

За рулем

11 • 1976



ТРУДОВЫЕ
ПОДАРКИ —
ГОДОВЩИНЕ
ВЕЛИКОГО
ОКТЯБРЯ



25



МЫ ИЗ МИФИ

На этих кадрах наш фотоинтерес-дент запечатлел несколько эпизодов из жизни одной мотосекции. Помещение, где хранится техника. Погрузка мотоциклов перед отправкой на соревнования. Разметка трассы. Гонка. Тренер и участники. Итого, вроде бы, из ряда вон выходящего. Рабочие моменты, какие встретишь часто. Но, может быть, эта обычность больше, чем что-то исключительное, говорит нам о том, как много сделано нашим оборонным Обществом, чтобы технические виды спорта стали в широком смысле слова доступными. И не просто доступными — необходимыми, любимыми — спутниками на долгие, долгие годы.

Взгляните на групповой портрет мотосекции, помещенный сверху. С него смотрят на вас люди разного возраста, разного опыта, разного положения. Их сплотила и сроднила мотоциклетная секция первичной организации ДОСААФ Московского инженерно-физического института — МИФИ.

Студент-первокурсник и заведующий лабораторией большого научного учреждения, вчерашний школьник и отец семейства — все они видят в занятиях мотоспортом источник бодрости и вдохновения.

«Физическая культура и спорт оказывают огромное воздействие на формирование гармоничного человека, способст-

вуют сохранению на долгие годы здоровья и творческой активности людей», — отмечал в своем приветствии организаторам и участникам XXI летних Олимпийских игр Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. Н. Брежнев. Да, физкультура и спорт стали у нас в стране действенным средством коммунистического воспитания миллионов людей, подготовки их к высокопроизводительному труду, защите своей Отчизны.

Мотосекция МИФИ, о которой мы рассказываем на стр. 15 этого номера журнала, — одна из многих, многих примеров того, какой большой вклад в это важное государственное дело вносит ДОСААФ.



Мотосекция МИФИ — групповой портрет. Он запечатлел не всех спортсменов (в разгаре была экзаменационная сессия), а только тех, кто пришел в тот день на тренировку.

В кадр попала лишь небольшая часть спортнакового гаража. Здесь десятки мотоциклов разных моделей, разных кубатур, разного назначения. Есть и ветераны — «новороссы», ИЖИ, которые сменили уже не одного хозяина и тем не менее находятся в боевом строю. Есть и совсем новые модели — кроссовые '43, многодневные ЯВЫ. Распределяет технику бюро секции.

У мотосекции МИФИ — свой грузовик, свой автобус. Они доставляют спортсменов и технику в различные города страны к месту соревнований. Иногда их путь бывает далек: мотогонщики МИФИ — неизменные участники пер-

венств страны по многодневным соревнованиям и мотокроссу.

На учении, как в бою... Тренировочная трасса МИФИ ничем не отличается от тех, на которых проходят состязания.

И тренировка тоже, как настоящий кросс, тем более что часто здесь разыгрываются призы, и результат выступления каждого анализируется на общем собрании.

Более двадцати лет — столько, сколько существует секция, душой ее — руководителем, механиком, тренером в одном лице является Георгий Валентинович Жемочин, которого фотограф застал беседующим после тренировки со своим учеником Юрием Богодаровым — трехкратным призером первенств СССР.

Фото В. Горлова

АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ

Б

лизится к завершению первый год десятой пятилетки. За этот короткий срок в советском автомобилестроении произошло немало событий, важных для всего народного хозяйства, с какой бы стороны мы ни подошли к их оценке — технической, экономической, социальной.

Начнем с того, что в канун открытия XXV съезда КПСС стал работать в наладочном режиме главный конвейер завода-гиганта в Набережных Челнах и 16 февраля из ворот сборочного цеха предприятия-новостройки вышли первые автомобили КамАЗ. Одновременно завод в Ставрополе приступил к выпуску прицепов к этим мощным тягачам. На Белорусском автозаводе в Жодино в начале этого года были собраны самосвалы БелАЗ—549 грузоподъемностью 75 тонн, и на их базе был создан головной образец автопоезда-углевоза, вмещающего 120 тонн груза. Не отстали и минчане: их новый автопоезд МАЗ—6422-01, состоящий из трехосного тягача и полуприцепа, успешно прошел весь комплекс испытаний в суровых условиях Сибири и принят к серийному производству. Свое веское слово сказали иловцы — они начали серийный выпуск трехосных восьмитонных грузовых автомобилей. Наконец, новыми, более совершенными моделями порадовали уже в первые месяцы нынешнего года ВАЗ, АЗЛК и РАФ.

Закончившуюся девятую пятилетку иногда называли пятилеткой автомобилизации. Слово, может быть, не очень благозвучное, но вот смысл происшедшего оно отразило довольно точно. Действительно, за всю историю своего существования наша автомобильная промышленность не знала таких высоких темпов развития, какие были достигнуты в 1971—1975 годах. Достаточно сравнить две цифры: в 1970 году в стране было выпущено в общей сложности 916 тысяч автомобилей разных моделей и назначений, а в 1975 году — 1964 тысячи. В два с лишним раза больше! Особенно быстро росло производство легковых автомобилей, их выпуск увеличился за годы девятой пятилетки в 3,5 раза. Отличных результатов достиг коллектив объединения «АвтоВАЗ», обеспечивший высокую ритмичность производства и перекрывающий проектный выпуск автомобилей при хорошем их качестве. Почти на 25% возросло производство грузовиков, на 35% — автобусов, на 55% — запасных частей. Существенно увеличился выпуск

Е. БАШИНДЖАГЯН,
заместитель министра автомобильной
промышленности СССР

прицепного состава. Не стоит долго говорить о факторах, определивших бурное развитие отрасли, они известны, и главным из них остается высокая экономическая эффективность нашего автомобильного транспорта, идет ли речь о грузовых или пассажирских перевозках. Это обстоятельство дало основание предусмотреть в директивах на девятую пятилетку крупные капитальные вложения в автомобильную индустрию. Основные производственные фонды за истекшую пятилетку увеличились более чем вдвое. Реконструкции подверглись практически все заводы. Шестнадцать новых современных предприятий получила отрасль за пятилетку. В их числе такие мощные комплексы, как Волжский и Камский автозаводы, новое производство рижского завода в Елгаве, завод подшипников в Вологде.

У автомобилестроителей появились возможности полнее удовлетворить растущие запросы потребителей, значительно расширить номенклатуру автомобилей. Выпуск их не просто вырос арифметически. На смену устаревшим моделям пришли машины более совершенные, экономичные, более удобные и безопасные. Если подсчитать общее число моделей и модификаций выпускаемых в стране автомобилей, цифры получатся довольно внушительные. В последнем году девятой пятилетки в СССР производилось 225 моделей и модификаций грузовиков, 62 — легковых автомобилей, 36 модификаций автобусов, 47 — прицепов и полуприцепов. Расширение номенклатуры продукции хотя и несколько осложняет технологию производства, зато приносит ощутимую выгоду нашему народному хозяйству в целом, поскольку дает возможность получать технику, наилучшим образом отвечающую конкретным условиям эксплуатации.

Одновременно заметно улучшилось качество автомобилей, в самом широком смысле этого слова. Больше пятисот изделий отрасли удостоены Знака качества. Высокую оценку потребителей получили автомобили ЗИЛ—130 и ЗИЛ—131, ГАЗ—66 и ГАЗ—53А, автопоезда минского автозавода, автомобили уральского, кременчугского заводов. Далеко за пределами нашей Родины, на дорогах всех континентов можно увидеть снискавшие широкую популярность «жигули».

В этих и других моделях автомобилей потребителя привлекает многое, но прежде всего, как нам кажется, длительные сроки службы. В течение нескольких последних лет борьба за увеличение пробега до капитального ремонта, повышение моторесурса оставалась для советской автомобильной промышленности одним из самых важных направлений технической политики. Борьба эта потребовала немалых усилий, настойчивости, тем более что многое тут зависит от смежных отраслей индустрии. И сегодня можно с известным удовлетворением констатировать, что усилия эти не пропали даром. В среднем пробег советских автомобилей до капитального

ремонта за годы девятой пятилетки возрос примерно на 55%, со 120—180 тысяч километров до 200—300 тысяч. Ресурс двигателей основных моделей ярославского, заволжского, ульяновского моторных заводов, автозавода имени И. А. Лихачева увеличился в среднем в полтора раза.

К

ак бы ни были значительны достижения нашей автомобильной промышленности в девятой пятилетке, все они — уже история. А жизнь, бурное развитие социалистической экономики ставят новые задачи, не менее сложные. В «Основных направлениях развития народного хозяйства СССР на 1976—1990 годы», принятых XXV съездом КПСС, об этих задачах сказано выразительным языком цифр: к 1990 году суммарный выпуск автомобилей всех типов и моделей необходимо довести до 2,1—2,2 миллиона; объем годового производства грузовых автомобилей к концу десятой пятилетки надо увеличить до 800—825 тысяч, легковых — до 1,21 миллиона, автобусов — до 72 тысяч.

Основной прирост дадут два наших автогиганта — волжский завод и камский промышленный комплекс. Сейчас на КамАЗе широким фронтом идут монтажные и наладочные работы.

С выходом камского комплекса на полную проектную мощность суммарная грузоподъемность автопоездов, которые будут выпущены за год на базе камских автомобилей-тягачей, составит примерно половину общей грузоподъемности всех автомобилей, произведенных в 1975 году. Такого значение этого автогиганта для нашей автомобильной индустрии. Разумеется, свой вклад в общий прирост производства внесут и «ветераны» отрасли, на некоторых уже завершены большой объем работ по реконструкции, а на некоторых такие работы еще предстоит провести.

Каким же типам автомобильной техники будет отдано в ближайшие годы наибольшее предпочтение?

Ответ на этот вопрос диктуется стоящей перед автотранспортом страны в десятой пятилетке задачей повысить грузооборот на 45%. На первый план ставится дальнейшее развитие выпуска и повышение производительности грузовых автомобилей. Последнее обстоятельство особенно важно, и потому упор делается на увеличение выпуска наиболее экономически эффективных транспортных средств — автопоездов грузоподъемностью от 16 до 30 тонн. В связи с этим наряду с вводом камского комплекса намечено развитие производства и расширение номенклатуры автомобилей и автопоездов московского имени Лихачева, минского, кременчугского автозаводов. Если в 1975 году доля машин грузоподъемностью в 10 тонн и выше составляла в выпуске 12,8%, то к 1990 году их удельный вес поднимется почти на 30%. К тому же сроку наши предприятия станут давать в два с лишним раза больше полуприцепов и на 35% больше — прицепов.

Особое внимание уделяется автомобилям-самосвалам для сельского хозяйства, строительства, горнодобывающей

За нашу Советскую Родину!

За рулем

11 • Ноябрь • 1976

Ежемесячный
научно-популярный
и спортивный журнал
Ордена Красного Знамени
ДОСААФ СССР
Издается с 1928 года

В ДЕСЯТОЙ ПЯТИЛЕТКЕ

промышленности: к 1980 году намечается увеличить общий выпуск их в 1,7 раза, причем на производство будет поставлен ряд новых высокопроизводительных моделей, начиная от сельскохозяйственных самосвалов автопоездов ЗИЛ и КАЗ и кончая гигантскими 75- и 120-тонными самосвалами БелАЗ.

Для повышения производительности труда транспортников не менее важное значение, чем грузоподъемность, имеет ассортимент подвижного состава. Намечен целый комплекс мероприятий, цель которых — развивать выпуск специализированных транспортных средств, соответствующих по конструкции требованиям в первую очередь — сельского хозяйства, а также строительства, торговли, бытового обслуживания населения и других отраслей. По сравнению с 1975 годом предусмотрен общий рост их производства в 2 раза с одновременным расширением номенклатуры в 2,3 раза. Расшифруем эти цифры: выпуск автомобилей со специализированными кузовами намечено увеличить приблизительно в 1,6—1,8 раза, специализированных прицепов всех типов — вдвое, фургонов на шести автомобилей и прицепагого состава — в 2—2,3 раза, цистерн (по суммарной емкости) — в 2,5, полуприцепов-коптейиеровозов — в 3—3,5 раза.

Намечено и развитие производства очень нужных народному хозяйству многососных внедорожных автомобилей, способных работать в резко пересеченной, заболоченной, пустынной, одним словом, труднодоступной для обычных машин местности, а также автомобилей для специфических условий эксплуатации в резких климатических зонах, в том числе — в условиях сурового Севера.

Специализация коснется в известной степени и легковых автомобилей. Так, для удовлетворения главным образом потребности сельских жителей будут расширены выпуск и номенклатура машин повышенной проходимости: наряду с хорошо известными автомобилями ульяновского и лучшего автозаводов в текущем пятилетии будет начато производство новой, современной комфортабельной модели (с колесной формулой 4×4) ВАЗ—2121, как предполагается, до 50 тысяч в год.

Автомобиль становится все больше, условия движения усложняются. И очень важно, чтобы водителю было удобно за рулем. Автомобилестроители стерегут участь этот фактор: вводятся особые конструкции, облегчающие управление, превилом становится обогрев кибии, приспособления, позволяющие устанавливать сиденье водителя в наиболее удобное положение.

А если понимать под термином «дорога» не только ленту асфальта, но и всю окружающую среду, в которой работает автомобиль, то станет ясно, как много еще предстоит сделать, чтобы известная триединая система «водитель—автомобиль—дорога» стала совершенной. Здесь и повышение безопасности самой конструкции автомобилей, и уменьшение уровня шума, и снижение токсичности отработавших газов. В последние годы промышленность уже нечале выпуск части грузовиков и автобусов, предназначенных к эксплуатации

в городе, со специальной аппаратурой для работы на сжиженном газе. В иишнейшей пятилетке предстоит значительно увеличить производство газобаллонной аппаратуры, улучшить ее конструкцию. Свою роль должна сыграть и «дизелизация» грузовых автомобилей и автобусов. Известно, что дизели потребляют на 25—30% меньше топлива, нежели бензиновые двигатели, и токсичность выхлопа у них намного ниже.

Серьезная задача отрасли и в том, чтобы добиваться постоянной модернизации грузовых и обновления типажа легковых автомобилей. Определенные успехи здесь уже достигнуты, примером тому в первую очередь является продукция Волжского автозавода. Оптимальным, на наш взгляд, было бы положение, при котором серийно выпускаемая автомобильная техника модернизировалась бы ежегодно — вплоть до того момента, пока в производство не будет пущена новая базовая модель. Таким видится нам конкретный путь к решению проблемы качества продукции, столь глубоко и серьезно поставленной на XXV съезде КПСС.

Важно, чтобы такой подход стал системой на всех предприятиях отрасли. В этом — залог постоянного повышения технических параметров продукции, достижения высоких показателей ее надежности и долговечности. Подобным образом должна решаться и проблема ремонтопригодности всех агрегатов и деталей автомобиля. А проблеме этой чрезвычайно существеиное, поскольку от ее решения во многом зависит и организация ремонта техники, и производстоа запасных частей.

В самом деле, износ отдельных узлов и деталей современного автомобиля и по сегодняшней день остается очень высоким. К чему это приводит, известно. Часто из-за неисправности одного какого-то узла автомобиль простоиет дни и недели. Техки быстро изнашивающихся узлов и деталей в каждой конструкции, может быть, и не так много. Но именно они в основном создают повышенную потребность автохозяйств в запасных частях — потребности, не всегда, к сожалению, удовлетворяемой. Очевидно, конструкторским службам следует усилить внимание к созданию ремонтопригодных деталей и узлов, разрабатывать прогрессивные, экономически целесообразные нормы расхода запасных частей.

В последнее время укрепились связи автомобилестроителей с теми организациями, которые пользуются их продукцией. Лихичевцы, горьковчане, миичене, ярославцы стремятся сделать такие связи еще более прочными, с тем чтобы, с одной стороны, получить полную информацию об эксплуатационных данных, а с другой — активно участвовать в самом процессе их ремонта.

Многое предстоит сделать для совершенствования ремонта и технического обслуживания легковых автомобилей, находящихся в личном пользовании. За годы истекшей пятилетки число легковых автомобилей, ставших собственностью граждан, возросло в стране в 2,7

раза и составляет сейчас около 4 миллионов. Ожидается, что к 1980 году их количество достигнет примерно 7,6 миллионов, то есть увеличится почти вдвое. Вполне понятно, что это повлечет за собой и резкий рост выпуска запасных частей. Эффективное же использование запчастей в значительной степени зависит от организации гарантийного и текущего ремонта автомобилей, их технического обслуживания. Наиболее перспективную форму нашли работники Волжского завода ремонта автомобилей, их технического обслуживания и гарантийного ремонта своих автомобилей. И за четыре года опытом, практикой доказали ее высокую выгодность и удобство для миллионов армии владельцев «жигулей». Теперь дело за тем, чтобы опыт этот стал достоянием и других автозаводов.

Большой объем работ, связанных с наращиванием производства и дальнейшим повышением качества автомобилей, потребовал не только значительных усилий, но и ряда мер организационного порядка. В настоящее время в автомобилестроении проводится перестройка системы управления предприятиями. Ее цель — концентрация и еще более глубокая специализация производства. Созданы производственные и всесоюзные промышленные объединения.

Крупнейшие объединения-комплексы уже созданы на основе таких головных предприятий, как московский завод имени Лихичева, горьковский автозавод, московский автозавод имени Ленинского комсомола, Волжский автозавод, миичский, запорожский, кременчугский и другие. Завершена организация производственных объединений, в которые входят предприятия, выпускающие автобусы, прицепы, подшипники, автотракторное электрооборудование, мотоциклы и велосипеды. В последующем все они будут связаны с министерством единой общегосударственной системой сбора и обработки информации, необходимой для правильной, неучиного учета, планирования и управления.

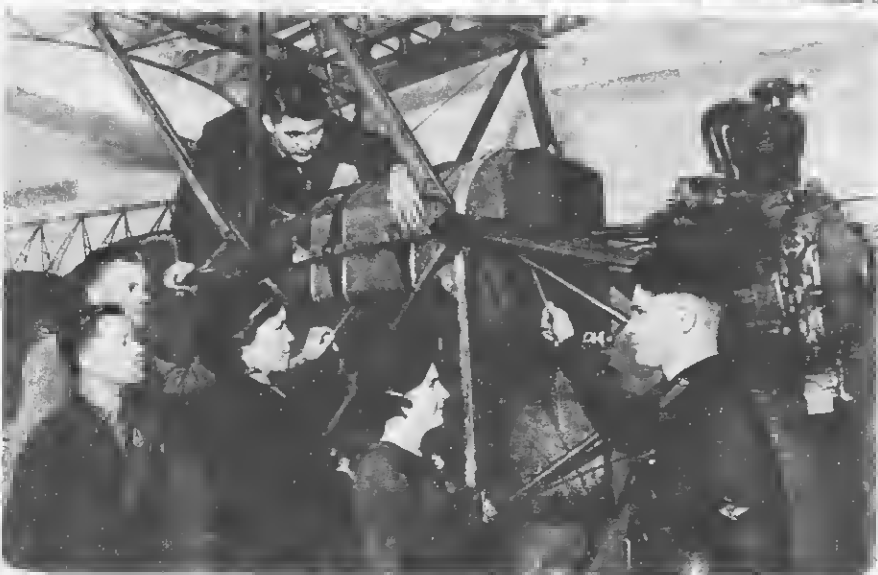
Выступая перед коллективом московского автозавода имени Лихичева в связи с награждением предприятия орденом Октябрьской Революции, Генеральный секретарь Центрального Комитета КПСС Л. И. Брежнев особо подчеркнул, что необходимо всемерно улучшить качество работы всех производственных и управленческих звеньев. «По-настоящему эффективно организовать коллективный труд, — говорил товарищ Брежнев, — задача огромная, требующая большого внимания не только руководителей. Современное производство требует, чтобы каждый работник ясно представлял себе свое место в трудовом процессе, знал, что и зачем он делает, что от него зависит, чувствовал, что его труд — необходимая часть общей работы».

Понимая всю ответственность своего труда, автомобилестроители полны решимости дать народному хозяйству страны, миллионом наших граждан мощные, экономичные, долговечные и красивые автомобили.

КРАСНОЗНАМЕННОЕ

Фотографии, свидетельства, документы

Герой Социалистического Труда
Алексей Алексеевич ДУРНЫШЕВ,
фрезеровщик Уралмашзавода, ветеран Осоавиахима



Передо мной несколько взятых из архива, многолетней давности фотографий. И каждая из них — страничка прошлого... В военизированный поход отправляется группа женщин-работниц. Идут колонной, шеренга за шеренгой. В гимнастерках, в форменных шлемах-кепи. Весь их вид говорит о том, что осоавиахимовки настроены по-боевому. Снимок датирован 1929 годом. А вот фотография, сделанная в тридцатые годы. У самолета, а точнее у его двигателя, группой осоавиахимовцев — курсантов свердловского аэроклуба. Внимательно слушают парни и девушки объяснения инструктора — молодого командира с летной эмблемой на рукаве.

Снимки ложелтели от времени, потерлись на краях. Но от этого они не потеряли свою ценность. В них отражены ха-

рактерные эпизоды славной летописи оборонного Общества. И глядя на эти снимки, я, как и другие ветераны, невольно вспоминаю предвоенную пору, свою юность.

Это были памятные всем нам годы первых пятилеток, годы, овеянные романтикой героического труда, пафосом созидания.

Именно в те дни на месте лесов и болот вырос первенец пятилетки, гигант индустрии — наш Уралмашзавод. 18-летним парнем пришел я сюда, чтобы своими руками строить новую жизнь. Считал для себя высокой честью вступить в семью уралмашевцев и трудился, не жалея сил.

Членом Осоавиахима я стал сразу же, как поступил на работу в первый механический цех Уральского завода тяже-

лого машиностроения. Наша осоавиахимовская ячейка быстро росла и набиралась сил. Быть осоавиахимовцем считалось в нашей среде почетным. С кивком гордостью мы, рабочие парни, показывали друг другу осоавиахимовские билеты! Вручение их, как и прием в члены Осоавиахима, проходило обычно торжественно и становилось целым событием нашей цеховой жизни.

Вместе с другими уралмашевцами, состоя в рядах Осоавиахима, я много узнал, многому научился. В 1937 году меня зачислили в планерную школу при свердловском аэроклубе. Мы изучали там матерьяльную часть планера, учились управлять им. И, конечно же, сами пробовали летать. Не забыть того ощущения, которое испытывали, поднимаясь в воздух. Молодежь звало, манило к себе небо!

В те годы многие наши уралмашевцы увлекались парашютным спортом, изучали автомобильное, тракторное дело. К сожалению, «автомобильных» фотографий кружковцев не сохранилось...

Знания и навыки, закалка, полученные в Осоавиахиме, пригодились в годы военных испытаний. В этом смысле оборонное Общество, можно смело сказать, было для нас настоящей школой мужества. Из вчерашних осоавиахимовцев вышли меткие снайперы, отличные автомобилисты, связисты, бесстрашные воздушные бойцы, десантники. Наш свердловский аэроклуб дал Родине десять Героев Советского Союза, а воспитанник его М. Одицов и Г. Речкалов удостоились этого звания дважды. Прославился своими подвигами 10-й гвардейский Уральский добровольческий танковый корпус, который прошел путь от Орла до Берлина и Праги. В его рядах сражались с врагом сотни бойцов, пришедших в армию с осоавиахимовскими билетами. В их числе были Иван Томилов, Петр Суриков и многие другие уралмашевцы, с которыми связывает меня совместная работа и дружба.

Великая Отечественная война застала меня, когда я проходил службу на Дальнем Востоке. Закончил хабаровское пехотное училище. В составе Краснознаменной Сибирской стрелковой дивизии участвовал в боях против японских милитаристов. Под огнем врага с честью выдержали экзамен наша выучка, наш боевой дух. Идя в бой, не раз с чувством признательности вспоминал энтузиазм Осоавиахима, которые познакомили меня с вэзми военного дела, научили еще до армии держать в руках винтовку.

После войны я вернулся на родной завод и теперь работаю фрезеровщиком в механическом цехе буровых машин. Досрочно выполнил задания девятой пятилетки, а сейчас мы, уралмашевцы, успешно берем рубежи десятой. Часто выступаю перед заводской молодежью, рассказываю о трудовой и ратной славе уральцев, стараюсь внести свою лепту в дело патриотического воспитания подрастающего поколения.

**Председатель комитета ДОСААФ
Уралмашзавода
Петр Дмитриевич КОДОЧИГОВ**

Шесть раз орденноносный Уралмашзавод известен не только знаменитыми шагающими экскаваторами-великанами, буровыми установками и другими отличными машинами. «Завод заводов», как в свое время назвал наш Уралмаш Алексей Максимович Горький, славится своими прекрасными традициями.

Замечательные дела осовианхимовцев, о которых рассказал знаменитый уралмашевец Герой Социалистического Труда А. А. Дурнышев, находят сегодня свое продолжение. Достойным преемником Осовианхима стал ДОСААФ, который играет важную роль в подготовке трудящихся, молодежи к защите Родины как боевой резерв и помощник Вооруженных Сил.

Многогранна деятельность наших досафовцев, направляемая парткомом. Заводская организация оборонного Общества, удостоенная Почетного знака ДОСААФ СССР, насчитывает в своих рядах более 70% работающих, а в иных цехах 80—90%. И численность ее с каждым годом растет. Тысячи уралмашевцев активно участвуют в оборонно-массовой работе.

Прежде всего хотелось бы подчеркнуть активность досафовцев в пропаганде ленинских заветов о защите социалистического Отечества, в военно-патристическом воспитании молодежи. Лекции, беседы, доклады, наглядная агитация — все направлено к тому, чтобы широко разъяснять решения XXV съезда КПСС, показать заботу партии об укреплении обороноспособности страны, помогать растить подлинных патриотов Родины. Стали традицией на заводе проведение месячников оборонно-массовой работы, кинофестивалей, книжных выставок на оборонную тему, организация встреч ветеранов боев с молодежью, праздничных вечеров и утраников, посвященных подвигу советского народа в Великой Отечественной войне. С большим успехом проходит смотр-конкурс на лучшую постановку оборонно-массовой работы в цехах и отделах завода.

Широкая, всесторонняя пропаганда военно-технических знаний, подготовка технических специалистов составляют главную нашу заботу. Из года в год заводская организация ДОСААФ увеличивает выпуск шоферов, мотоциклистов, радиомастеров, радиотелеграфистов и других специалистов, необходимых для нашего народного хозяйства. Только в нынешнем году нами подготовлено в общей сложности 1000 специалистов.

При нашем спортивно-техническом клубе ДОСААФ круглый год работают курсы шоферов-любителей и мотоциклистов. С большим желанием идут сюда наши рабочие и служащие. В прошлом году, например, курсы закончили около 600 человек, 800 владельцев личного транспорта получают водительские права в этом году.

Полезным для нас оказался опыт свердловской образцовой автошколы ДОСААФ, где, кстати, каждый год обучаются и наши молодые уралмашевцы

перед армейской службой. Школа в восьмой раз награждена переходящим Красным знаменем военного округа. Тут есть чему поучиться. По ее примеру мы в своем спортклубе внедряем программируемые устройства, создаем действующие агрегаты автомобиля — все это способствует повышению качества нашей учебной работы.

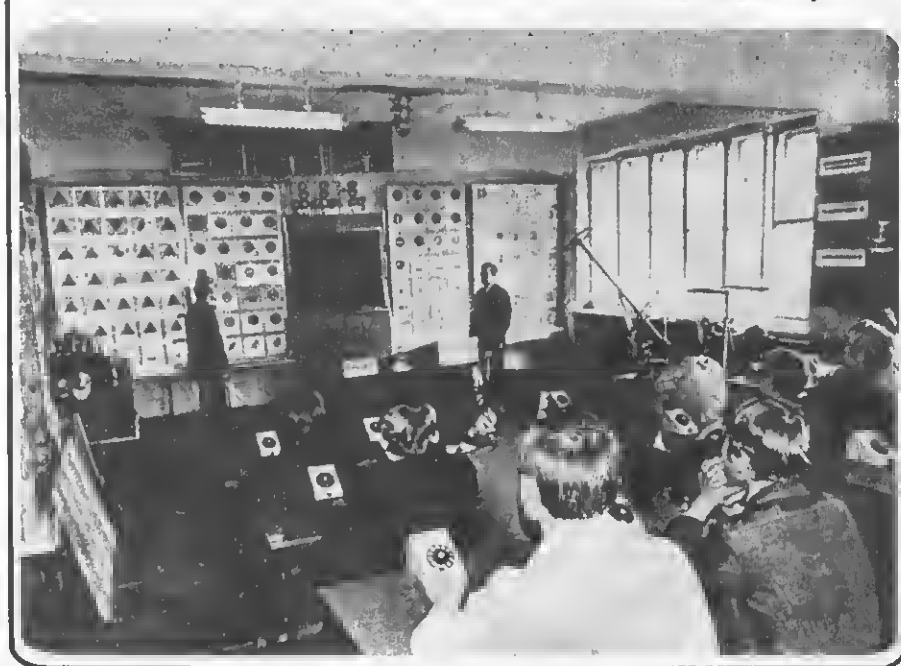
С помощью оборонного Общества все больше и больше досафовцев приобщаются к военно-техническому спорту. У нас действуют различные секции — стрелковая, парашютная, водных лыж, подводников и мотоциклетная. Она пользуется большой любовью у заводской

Сила нашего СТО в большом отряде активистов-общественников, которые всю душу вкладывают в оборонно-массовую работу. С автомобилистами занимается шофер первого класса Василий Иванович Маеврин. В годы войны он был механиком-водителем трактора, а сегодня помогает уралмашевцам сесть за руль автомобиля. С любовью передает свой опыт и знания мотоциклистам мастер спорта инженер Рафаил Топчиев, который сам недавно занимался в нашей мотосекции.

Без опоры на актив мы не могли бы решить задачу подготовки молодежи к службе в армии. Все добровольники с Уралмашзавода, исходящие в военно-

Фотографии на левой странице — из архива свердловского обкома ДОСААФ, на правой — момент занятий в свердловской автошколе.

Фото В. Башукина



молодежи. Тренируясь в ней, многие досафовцы достигли немалых успехов в спорте. Кандидатом в мастера стал фрезеровщик Александр Платонов, завоевавший звание чемпиона Свердловской области по кроссу в классах 250 и 125 см³. Теперь он проходит службу в рядах Советской Армии. Это звание носят также спесарь Василий Селезнев и раточник Виктор Осипов. Сейчас наши мотоспортсмены готовятся к агитпробегу, посвященному 50-летию ДОСААФ.

Естественно, что как подготовка технических специалистов, так и массовое развитие спорта требуют хорошей учебно-материальной базы. Такая база у нас есть. Достаточно сказать, что в распоряжении поклонников мотоспорта 30 мотоциклов. Для подготовки шоферов имеется семь автомобилей.

спортивном лагере, научились водить мотоцикл, обращаться с радиостанцией, стрелять. Многие прошли подготовку по специальности водителя.

В нашей области немало примеров хорошей организации оборонной работы среди населения. И мы не замыкаемся в собственных стенах. Заимствуем все лучшее у досафовцев Уральского вагоностроительного завода имени Дзержинского, Синярского трубного, у каменско-уральской городской организации, которая шесть лет подряд удерживает первенство в области по постановке оборонно-массовой работы. Здесь умело готовят шоферов, мотоциклистов, других технических специалистов.

Ваняясь на лучших, совершенствуя стиль и методы работы, досафовцы Уралмашзавода горят желанием достойно встретить юбилей ДОСААФ.



Автоэкспедиция журнала «За рулем»



Второй путевой очерк

В ДОРОГУ ПОЗВАЛА ИСТОРИЯ

В Винницу нас привела вот эта фотография, опубликованная в одиннадцатом номере журнала за 1939 год. В подписи к фото — фамилии девушек и названия техникума. Естественно, начали мы с техникума. И первый, с кем беседовали, был Петр Станиславович Ордынский — заместитель директора по учебной работе.

Из рассказа Петра Станиславовича Ордынского

Для учебного заведения 40 лет — уже история. И немалая. Эти девушки с фотографии теперь, надо думать, — бабушки. А те, у кого они учились, тоже ведь старели... Но если бы вы приехали года два назад, застали бы в живых человека, который мог рассказать многое. Я говорю о Михаиле Матвеевиче Чайнике. Будучи директором техникума, он же возглавлял до войны всю спортивную и оборонную работу. В 1936 году Чайник вместе с двумя товарищами, такими же энтузиастами, как и он сам, — Масловым и Каминским — совершил елопробег, который и по нынешним меркам вызывает изумление. Вот его маршрут: Винница — Киев — Ленинград и обратно. Увлеченная Чайник и мотоциклом. Молодежь тогда прямо-таки яростно штурмовала техникум. Мотокружок, созданный в техникуме, был самым популярным. Ваш журнал не раз активно поддерживал энтузиастов.

1935—1941 годы — памятная страница в истории техникума. Он тогда держал переходящее Красное знамя ЦК ВЛКСМ. А это совсем не просто. По многим показателям, в том числе и по оборонной работе, следовало иметь высокие результаты. Сейчас стремимся не забывать традиции, развивать их. Правда, профиль несколько изменился — стрелковый спорт преобладает. Имеем свой тир. Среди техникумов Украины держим первое место, готовим ребят и службе в армии. Девушки-то с фотографии тоже стреляли неплохо!

За лучшую работу по вовлечению учащихся и населения в занятия физкультурой и военно-техническим спортом имеем почетный диплом ЦК ВЛКСМ, Комитета по физической культуре и спорту и ЦК ДОСААФ СССР...

В беседе П. С. Ордынский назвал нам старейшего преподавателя — Зиновия Петровича Вороина и порекомен-

довал с ним встретиться. Мы не преминули воспользоваться этим советом.

Из рассказа Зиновия Петровича Вороина

В техникуме я начал работать в 1934 году, а закончил в 1975-м. Выходит, эти девушки у меня учились! Больше того, одну из них — Лященко — я припомню. Впрочем, попробую отыскать в своих архивах фотографию этого выпуска — тогда проще будет вспомнить. (Зиновий Петрович и впрямь нашел фотографию выпуска 1939 года, и из ирошачиных овалов на нас глянули те же аеселые лица.)

...Вот, я же говорил, что помню их! Знаете, память преподавателя на лица — это иреликая штука! Да, тогда этот снимок в вашем журнале много шума наделал: а техникум на имя девчат приходили пачками письма!.. Из их выпуска в Виннице работают Гайдаш — в проентной организации, Жупанов — в обломмухозе, Соириянский — преподаватель. Я с ним встречаюсь. Если что узнаю — сообщу...

В тот день мы сами предприняли еще одну попытку что-либо узнать. В редакции «Винницкой правды» встретились с человеком, который сделал это фото,—

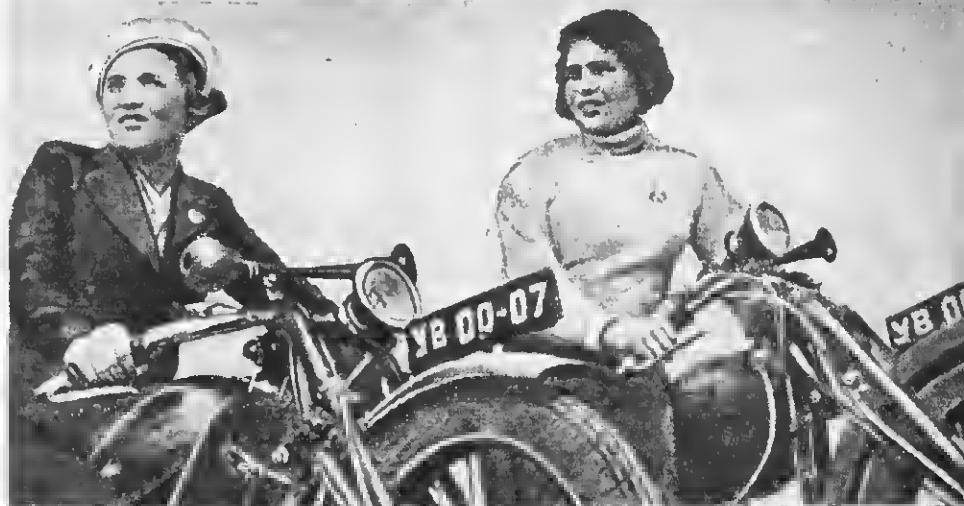
с Е. Д. Колыто. Едва взглянув на репродукцию, он тут же подтвердил: «Да, это моя работа. Помню. А вот про девчат больше ничего не могу сказать».

Одна за одной оборвались ниточки, которые связывали прошлое с настоящим. Время порой круто распоряжается людскими судьбами. Но, кто знает, возможно, прочитав эти страницы журнала, кто-то из подружек-мотоциклисток и откликнется.

В одном мы уварены твердо: их дела наследуют новые поколения. Примеры, как говорят, налицо. В день, когда мы собрались уезжать, в Виннице состоялось лично-иомандное первазство Украины по мотоироссу в класса мотоциклов с иолиясами. 110 гонщиов, 20 иоманд из разных областей реслубии вышли на стврт. Конечно же, все руиоводство обюма ДОСААФ было тут. И сразу после первого дня соревнований мы попросили инструктора обюма В. М. Пламодила рассказать, что делается по развитию военно-технического спорта, по обучению будущих водителей.

Из рассказа Василия Михайловича Пламодила

Первичных организаций в области 2995, членов ДОСААФ оило 800 тысяч человек. Подготовка водителей идет в



Студентки винницкого строительного техникума С. Марневич (слева) и Н. Лященко. Фото Е. Колыто из журнала «За рулем», 1939, № 11.

нескольких автомобильных школах. Кроме того, имеем 23 спортивно-технических клуба и курсы при больших первичных организациях. Около пяти тысяч шоферов третьего класса для народного хозяйства — вот лишь один показатель. Лучшие школы — тульчинская и бершадская. Передовой спорттехклуб — в Хмельнике. Спрашиваете, сколько соревнований проводим по авто и мото? По памяти могу сказать, что только за последние полгода на старты вышло около двух тысяч человек. Всего же, мы считаем, а занятия автотомоспортом вовлечено около 10 тысяч. Это реальная цифра, если учесть, что соревнования проходят в каждом городе, колхозе, совхозе. В том числе и на личных мотоциклах...

И снова мчится навстречу бесконечная лента дорог, мелькают указатели. «Иж-Комби» исправно несет нас все дальше на юг. В Одессу приезжаем к вечеру. Ночуем в Доме колхозника, на привозе (можно сказать, повезло!) и рано утром, когда город только начинает просыпаться, снова трогаемся в путь по прекрасному шоссе. В одном месте, где крошечный кусок дороги не был еще сдан в эксплуатацию, нас встретил щит с такими словами: «Объезд. Просим извинить за временные неудобства. Строим для вас». «Спасибо за вежливость», — чуть не хором воскликнули мы.

В Геническе на Херсонщине председатель райкома ДОСААФ В. В. Бурли и начальник районного спорттехклуба В. И. Понуровский знали о нашем приезде.

Тогда мы вспомнили, что еще в херсонском обкоме ДОСААФ им назвали фамилию: Галаган.

— Галаган? — оживился Василий Васильевич. — О, так кто ж его не знает! Это бывший первый секретарь райкома партии. Давайте взглянем к нему.

Из рассказа Якова Никитича Галагана

Мне, конечно, приятно, что вы ко мне заглянули. Только вряд ли смогу помочь. Понимаете, на первом секретаре лежит ведь общее партийное руководство. Я бы мог рассказать о передовых колхозах, лучших людях района. Но ведь вам важно про Осоавиахим, а таких данных у меня нет. И документов тоже нет. Разве что старые журналы.

Вот, например, «СССР на стройке», № 11—12 за 1939 год. Видите, весь номер посвящен одному колхозу. Он и сейчас существует, носит имя XXII партсъезда. Тут и работа, и отдых, и учеба колхозников показаны. Вот этот снимок для вас, пожалуй, интересен — девушки изучают трактор. Это уже явно Осоавиахим курсы развернул. И сейчас там это дело хорошо поставлено — я председателя лично знаю, деловой, хороший хозяин. Заметный человек в районе — делегат XXIV съезда партии.

Из рассказа председателя колхоза имени XXII партсъезда Ивана Пантелевича Мазунова

Хорошее вы дело делаете. Доброе дело. Потому что много пользы принес Осоавиахим, много сейчас ДОСААФ делает. А все еще находятся люди, что свои 30 копеек выше общего интереса ставят. О добрых делах надо говорить громко, тут стесняться нечего... У нас на селе начинали эту работу Иван Трофимович Рудык и Иван Григорьевич Кошка. Тут же степь кругом широкая, вольная, коной было много. Вот и учили молодых конем владеть, стрелять. А когда появились машины и трактора, так каждый из нас только и мечтал, как бы на железном коне прокатиться. Да что прокатиться! Чтобы дымок только

понохать, мы, кто помоложе, многие километры за машиной бежали. Бывало, как выходной — так у нас соревнования. Гранату бросали, стреляли, бегали. Энтузиазма хватало. А вечерами учились. Вот как на этой фотографии, что вы показали.

И каждый понимал — знания эти и умение пригодятся в любую пору. И пригодились... Когда фашисты вторглись на нашу землю, у нас почти все ушли на фронт. А вернулись единицы. И до сих пор то горе люди помнят! Ведь есть же семьи, где по четыре сына с войны не вернулось, сложили свои головы за правое дело. Взять хоть семью Ноженко. Актные коммунары (у нас была коммуна с 1921 по 1934 год), и на войну ушли сразу. И все братья — Федор, Яков, Александр и Андрей не вернулись. А Черевко? Пятеро — Михаил, Дмитрий, Иван, Василий и Александр героически погибли. Семашко — Виктор и Николай, их отец Марки — тоже отдал жизнь за родную Советскую власть. Да разве всех назовешь!

Вот вам и ответ насчет патристического воспитания. Да еще пример — не могу умолчать. Наша колхозница Наталья Федоровна Четверикова в войну сберегла колхозное зямля с орденом Ленина (а мы получили орден в 1939 году первыми в Союзе!) и акт на вечное пользование землей. Это ли не высший патристизм! И дети ее выросли патристами. Все в армии служат: Аитон — полковник, Михаил — майор, Алексей — капитан, Петр — старший лейтенант. Отец их был коммунар, осоавиахимовец. И дети пошли по его стопам...

Ну вот я перешел к теперешним нашим делам. А они неплохие, скажу не хвалясь. Есть у нас орденосцы-механизаторы. Почти все они прошли школу оборонного Общества. Иван Гладков, Петр Приходько — кавалеры ордена Ленина. Гладков окончил курсы со мной вместе, сейчас шофером работает. Приходько совмещает две профессии — тракторист и шофер. Братья Бульбахи, их трое, выпускники таких же курсов. Наш парторг Александр Иванович Синдели в шестьдесят пятом году учился в ДОСААФ. А совсем из молодых можно назвать шофера Дмитрия Железного, он после курсов ушел в армию, вернулся,



Шоферы-осоавиахимовцы

Геническая школа шоферов районного совета Осоавиахима в этом году выпустила 67 шоферов. Заканчивают учебу еще 92 человека, которые будут направлены в колхозы района.

В Саратовской школе шоферов районного совета Осоавиахима обучаются четыре группы.

«За рулем», 1939, № 11.

Василий Васильевич Бурли, прочтав заметку, улыбнулся:

— Масштабы работы, конечно, сегодня у нас иные. Одних автолюбителей (извините, пользуюсь старой терминологией) обучили в этом году 80 человек, 20 занимаются, и до конца года еще 60 закончат курс. Да на третий класс подготовили 120. Плюс 200 человек повысили классность. Мотоциклистов выпустили 144. Вот какие цифры надо складывать!.. Ну, а если о том, чем можно вам помочь, то, честно говоря, не представляю. Тут и уцепиться-то не за что: в заметке ни одной фамилии; архивов в школе не сохранилось; люди у нас работают молодые...



Колхозники изучают трактор. Фото из журнала «СССР на стройке», 1939, № 11—12.

женился, работает на бензовозе. Исполнительный, трудолюбивый парень. И таких много: три брата Волошиновых, Лёня и Коля Дроки, Вася Гавриш, Саша Золотарь — отличные механизаторы...

Из рассказа парторга колхоза Александра Ивановича Синдели

Давайте начнем с «социального портрета» колхоза, если не возражаете. У нас больше 1000 дворов. Работающих — 1318 человек, 14 сел и хуторов. Свыше 16 тысяч гектаров земли, в том числе 12 707 — пахотных. Все это надо обрабатывать, засеять, довести до ума. Ну, как люди работают, Иван Пантелеевич говорил. А живут люди так: у нас больше 100 личных автомобилей, в каждом дворе практически — мотоциклы. Про велосипеды и мопеды говорить нечего: школьники ездят в школу сплошь на них. Можно даже дошкольника на мопеде увидеть — как только умудряется, диву даешься. Все владельцы «права» получают через ДОСААФ. И спрос на машины не падает. А о тяжелых мотоциклах лучше и не заикаться, хоть сотню в один день разберут.

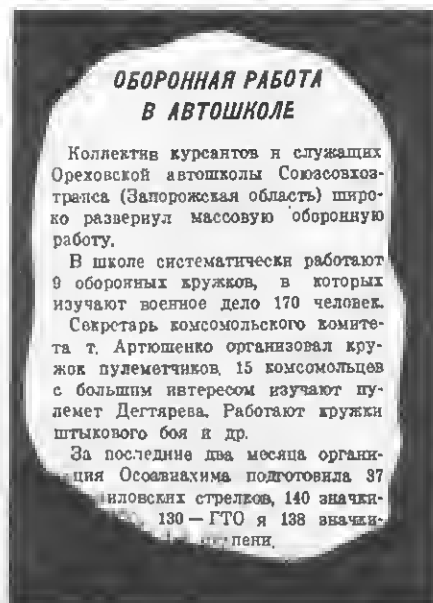
С ДОСААФ у нас полный контакт. Партком помогает, все планы вырабатываем совместно, дела и заботы у нас одни. Имеем стадион. Каждый выходной — соревнования (конечно, когда убран урожай). На будущее хотим создать свой спорттехклуб.

Считаю долгом сказать несколько слов о колхозном председателе. Иван Пантелеевич Мазунов как раз такой человек, на чьем примере можно воспитывать людей. Он о себе не говорит, я знаю, — всегда о других. Воевал он с первого до последнего дня. Начал в Севастополе, кончил в Праге. В 43-м фронтная газета писала о старшине первой стрелки Мазунове как о храбрейшем флотском разведчике. Больше 70 раз ходил он во вражеский тыл, брал фашистов в плен. Воевал в Заполярье, под Вепками, Луками, Кенигсбергом, дрался в Дрездене, спешил с десантом к Праге. Трнжды ранен, контужен. Учувствовал в параде Победы.

А вернулся в свое село — работал сеяльщиком, принципником, потом кончил курсы животноводов, стал зоотехником. С 1954 по 1963 год был секретарем парткома. А с 1963 года — бесменный председатель. После войны к четырем боевым орденам прибавились у него ордена Трудового Красного Знамени, Октябрьской Революции, «Знак Почета».

На этом прерываем наш рассказ о пребывании в колхозе имени XXII партсъезда. Были еще встречи и беседы с разными людьми, был осмотр замечательного школьного музея. Но мы уже выходили из графика.

От Геническа маршрут повернул круто на север, к Запорожью. Едем в Орехов. Между прочим, когда мы приезжали в какой-либо город и начинали поиск райкома или обкома ДОСААФ, то чаще всего обращались к работникам ГАИ или останавливали учебную машину. Прежде никогда не обращали на это внимания, а в эту поездку вдруг бросилось в глаза, как много автомобилей со знаком «У» и эмблемой ДОСААФ на улицах городов! Об этом вспомнилось сейчас, потому что и на въезде в Орехов мы встретили огромный учебный МАЗ, и после этого поиски автошколы не представляли труда.



«За рулем», 1939, № 6.

Из рассказа ветерана, бывшего преподавателя ореховской автошколы ДОСААФ Василия Кузьмича Иващенко

Как мы раньше учили шоферов? Я был до войны, с тридцать седьмого по самый сорок первый инструктором вождения. Сам-то за рулем с двадцать девятого... Конечно, ребята были не то, что сейчас, — образование четыре-пять классов. Зато желания... Еще бы — ведь на шофера учились! А это тогда звучало! Курсы были шестимесячные. А вождение по 30 часов.

Могу ли кого назвать? Фамилый помню мвло. Разве что тех, кого внизу чвсто. Вот преподавателем, например, был Очеретяный. Начальником школы — Коваленко, он потом стал директором банка. Учился у нас Дорошенко из Токмач-

кн. А его сын сейчас преподает в запорожской школе.

...В войну я был шофером и ремонтником — в специальном авторембте. Ремонтировал машины.

Из рассказа Василия Ильича Харченко, начальника ореховской автошколы ДОСААФ

Ну вот, товарищи, теперь вы видели и классы, и гаражи, и автодром, присутствовали на экзаменах. Наверное, что-то понравилось, а что-то нет. Памятные вещи в жизни школы?.. Разве лишь те, что сам помню. С 1955 года — филиал запорожского учебного центра, потом филиал автомотоклуба, теперь автошкола. Получили еще одну территорию (это где гаражи и лабораторный корпус). В бывшем песчаном карьере выделили нам 5 га под автодром, оборудовали его. О планах? Самое большое желание — построить учебный комплекс. Проект уже есть. Последние два года по итогам — первые в области. С 1972 года держим переходящее Красное знамя обкома ДОСААФ.

Выпускники? Ну, с одним чвсто видимся, потому называю первым — Нечипоренко Анатолий Николаевич, лектор райкома партии. А другой — Володя Нвконечный. Живет в селе Каменском. Кончил нашу школу, ушел в армию. Имеет орден Красной Звезды. Это нвшва гордость.

Что ж, ореховская школа по праву гордится своим воспитанником. И, думается, в ней делается все возможное, чтобы каждый выпускник при нвдобности стал таким же, как Володя Нвконечный.

Из Орехова, по привычке, мы выезжали рано утром. Очередной отрезок пути вел нас снова в сторону от Москвы — к Донецку.

Бригада «За рулем»: Б. ДЕМЧЕНКО, П. ГАЛАБУРДА, В. КНЯЗЕВ

Винница — Одесса — Геническ — Орехов



На автодроме ореховской автошколы ДОСААФ, 1976 год. Фото В. Князева.

НОВОСТИ СОБЫТИЯ ФАКТЫ

ПОСВЯЩАЮТСЯ ЮБИЛЕЮ

1 июля этого года по решению бюро президиума ЦК ДОСААФ СССР начались всесоюзные конкурсы первичных и учебных организаций оборонного Общества. Их цель — дальнейшее улучшение оборонно-массовой, военно-патриотической, учебной и спортивной работы в свете требований XXV съезда КПСС, повышение активности первичных организаций, качества подготовки специалистов для армии и флота.

Разработаны и разосланы на места положения о конкурсах, в которых оговорены условия соревнования, подведения итогов, награждение победителей. Так, в Положении о Всесоюзном конкурсе на лучшую постановку военно-патриотической работы в учебных организациях указывается, что победителям будут считаться те коллективы, которые обеспечат систематическое и глубокое разъяснение ленинских заветов о защите социалистического Отечества, решений XXV съезда КПСС, его требований об укреплении обороноспособности страны; единство обучения и воспитания курсантов, проведение на высоком идейном и организационном уровне политических занятий, политинформаций, ленинских чтений, встреч с Героями Советского Союза и Социалистического Труда, ветеранами войны, передовиками производства, воинами армии и флота; широкое развертывание социалистического соревнования под девизом «Решения XXV съезда КПСС — в жизнь», выполнение социалистических обязательств...

Для учебных организаций — победителей конкурса учреждены по четыре первых, вторых и третьих премии. Коллективы, занявшие первые места, награждаются юбилейной Почетной грамотой, юбилейным Почетным знаком ДОСААФ СССР и комплектом культурно-просветительского имущества стоимостью до 700 рублей.

Каждая первичная организация — победитель конкурса награждается юбилейной Почетной грамотой и настольным юбилейным Почетным знаком ДОСААФ СССР.

Посвященные 50-летию оборонного Общества конкурсы будут проходить до 1 июля 1977 года.

ВЫСОКОЕ СПОРТИВНОЕ ЗНАНИЕ

Комитет по физической культуре и спорту при Совете Министров РСФСР присвоил звание «Заслуженный тренер РСФСР» О. Ярому из Читы, В. Адоину из Рязани и Ижевцу Ю. Васеву. Все они мастера спорта, не раз добивались высоких результатов на международных соревнованиях, имеют большой опыт подготовки спортсменов. Среди их воспитанников чемпионы республики и страны, Европы и мира.

«ГAI НА ПОСТУ»

Сорок лет назад постановлением Совета народных комиссаров в системе Рабоче-крестьянской милиции было создано новое подразделение — Государственная автомобильная инспекция. Новая не только для милиции, новая служба вообще, рожденная потребностями автомобилизации. Если вспомнить, с чего начинала ГАИ, и представить себе круг ее забот сегодня, можно воочию убедиться: неизмеримо выросли требования, усложни-

лась работа по организации движения, обеспечению безаварийной езды.

Наглядно, в прямом смысле слова, сравнить день нынешний и день минувший легко, взяв в руки только что выпущенный издательством «Планета» фотоальбом «ГAI на посту». Десяти разнообразных и впечатляющих фотографий, сделанных в разных районах страны, рассказывают о роли и месте автотранспорта в совершенствовании конструкции автомобилей и дорожной сети страны, в улучшении подготовки водителей и контроле за движением транспорта и пешеходов, в развитии научных исследований. Вместе с тем читатель увидит, на какой серьезной научно-технической базе решаются эти вопросы, как выросла техническая оснащенность автотранспорта за минувшие годы. Все иллюстрации сопровождается краткий текст. Автор его — начальник ГАИ МВД СССР В. Лунышев.

Госавтоинспекция — это прежде всего люди. Не случайно альбом и заканчивается фоторассказом о том, как обучаются будущие автотранспортники, как воспитываются в них самоотверженность, преданность делу и коммунистическим идеям, высокое профессиональное мастерство.

Несомненно, новая работа издательства «Планета» будет интересна самому широкому кругу читателей, особенно тем, кто так или иначе связан с автомобилем.



КОНКУРС ДЛЯ ВСЕХ

Уютный, окруженный сплошной стеной деревьев стадион в лесопарковом районе Уфы в тот субботний день стал местом заключительного этапа городского конкурса автомобилистов. В нем приняли участие победители предварительных соревнований, проехавших в шести районах города.

Каждая районная команда состояла из двух водителей «жигулей», по одному на «москвичах» и «запорожцах» и по два на мотоциклах. Допускались и соревнования с командного зачета и незаинтересованные участники из желающих.

Конкурс начался с проверки знаний по правилам движения. Затем участникам предстояло показать, для чего они возят в своем автомобиле аптечку, как ею пользоваться и как оказать медицинскую помощь пострадавшему в аварии. И в заключение проверив технику вождения. Не асем, конечно, удалось успешно миновать коварные препятствия многоборья, то и дело щелкали номпостеры судей-инспекторов дорожного движения. Тем всемог успех и победа тех, кто безошибочно вел машину по сложному лабиринту препятствий и, ирацивая в разумных пределах скорость, продвигался к финишной черте, чтобы точно стать на нее передними колесами.

В номплекском зачете первые места заняли: в группе «жигулей» — Е. Видичен-



но, «моснаичей» — Ю. Козеев, «запорожца» — А. Ванав. Среди мотоциклистов отличился Л. Минаев. Победители в многоборье и отдельных видах награждены дипломами, ценными подарками и талонами благодарности ГАИ. Разыгрываемый второй год переходящий приз за командное первенство вручен команде Красного района Уфы.

Эти полезные соревнования проводятся поэтапно, начиная с первичных организаций ДОСААФ и общества автомобилистов до районных, городских и республиканских, они вовлекают в свою орбиту большое число водителей, работающих в автохозяйствах, а также индивидуальных владельцев машин. Только с июля прошлого года в Уфе состоялось четыре таких конкурса. Заслуга в этом ГАИ, организации ДОСААФ и общества автомобилистов, действующих в тесном контакте.

И. ДИЗЕНКО,
председатель совета общественных
автотранспортников ГАИ

г. Уфа

Фото И. Юрасова

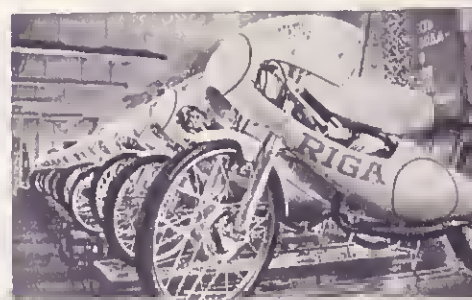
ПЯТИДЕСЯТИКУБОВЫЕ КОЛЬЦЕВЫЕ

Рижский мотозавод «Саргана Заайгзне» известен мопедами «Рига», которые он выпускает с 1960 года. Любителям же спорта знакомы его минимотоциклы для кольцевых гонок в классе 50 см³. Конструкторское бюро спортивных мотоциклов совместно со специалистами ВНИИМото-прома постоянно создает новые машины, закладывая в них передовые технические решения. Выступлений в соревнованиях дают ответ на многие вопросы, связанные с совершенствованием мопедов — основной продукции завода.

В этом году в экспериментальном цехе собраны партия мотоциклов «Рига-15С», предназначенных для шоссе-кольцевых гонок. Значительная часть разработана рижанами, а двигатель СК-54 изготовлен в Серпухове. Его рабочий объем — 49,8 см³. При 10 000 об/мин он развивает около 12 л. с., что обеспечивает скорость 130—150 км/час. Шестиступенчатая коробка передач позволяет наиболее полно использовать мощность двигателя, что особенно важно при разгоне, когда борьба идет за десятые доли секунды.

Масса мотоцикла вместе с обтекателем составляет всего 82 кг. Шины марки «Данлоп» размером 2,00—18 на переднем и 2,25—18 на заднем колесах обеспечивают хорошую устойчивость на прямых участках, так и на поворотах.

Первые машины «Рига-15С» в этом году поступят в спортивные клубы ДОСААФ.



Первая партия гоночных мотоциклов «Рига-15С» в цехе завода «Саргана Заайгзне».

Фото Г. Ливенса

СИГНАЛ ДОТРАНС - 76



От простого дорожного знака до сложнейшего электронно-вычислительного комплекса, управляющего движением в целом районе или даже городе, таким был диапазон международной выставки «Сигналдортранс-76», которая действовала в Москве минувшим летом.

Более 50 всемирно известных фирм и предприятий из 15 стран откликнулись на предложение обменяться опытом работы в области проектирования, производства и эксплуатации всевозможных технических средств для организации движения транспорта, а в конечном счете — для обеспечения безопасности водителей и пешеходов.

Выставка показала, как изменилось, и каким стало понятие «организация движения». Кажется, вчера еще это было простое регулирование скорости и направлений транспортных потоков. Сегодня — управление всеми сторонами процесса дорожного движения, где на службе и умные приборы для оценки профессиональных качеств водителей (фото 4), и автоматы для координированного включения светофоров, и машины для ухода за оборудованием автомобильных дорог (фото 3), и аппаратура для расследования причин дорожных происшествий, и многое другое. Нам кажется, что представление о комплексе характера проблемы безопасности движения — одно из главных впечатлений от знакомства с экспозицией «Сигналдортранс-76».

Одним словом, арсенал средств у службы организации движения со-





временный и солидный. И при всем при том видное положение на стендах выставки занимал долгожитель-светофор. Многие фирмы представили на выставку не стационарные, а переносные и к тому же радиоуправляемые светофоры, «местожительство» которых не только перекрестки, но и ремонтируемые участки дорог, объездные пути, трассы спортивных и массовых мероприятий, стройплощадки и т. д. Преимущество таких светофоров в том, что их установка не связана с прокладкой кабельной линии, они подключаются к обычной электрической сети или имеют автономное питание от аккумулятора. Все это открывает перспективы самого широкого их применения в практике организации движения. Кстати, многие из представленных светофоров, например, швейцарской фирмы «Ерапа АГ» (фото 6), «обучены» не только подавать сигналы, запрещающие или разрешающие движение, но и указывать его направление.

В последнее время во многих городах внедрены системы координированного управления светофорами типа «зеленая волна» и другие. Однако их программы могут быть реализованы в полной мере лишь тогда, когда водитель проинформирован о том, на какую среднюю скорость та или иная «волна» в данный момент настроена. Всякого рода автономно расположенные указатели не всегда хорошо заметны и понятны водителям. Другое дело, если они совмещены прямо со светофором. Здесь уже все ясно. Это еще одна «модификация» светофора (фото 7). Ее мы увидели в экспозиции ГДР.

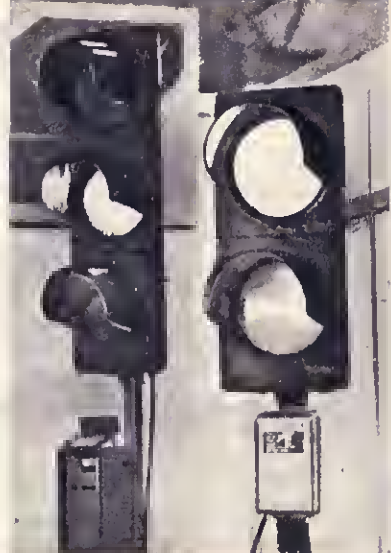
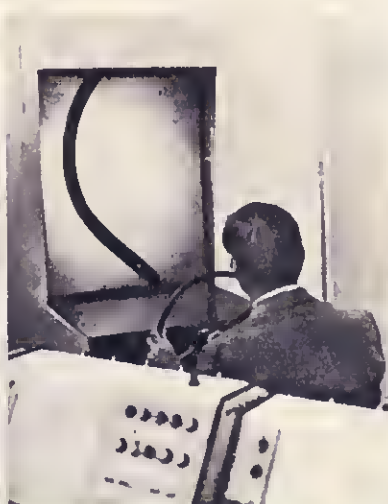
К изменяющимся условиям приспосабливаются и дорожные знаки. Взгляните на один из стендов выставки (фото 1), на нем только знаков на нем нет; плоские и многосторонние, из светоотражающих материалов и с собственным освещением. Немало и многопозиционных указателей со сменными изображениями. Фирма «Сигналбау Хубер-Десинга ГмБХ» (ФРГ), например, продемонстрировала 10-значный указатель (фото 5). В нем смена «кадров» занимает всего 4 секунды, а надежность передачи информации обеспечена полная — рисунок знаков на ленте нанесен нестирающейся краской, указатель имеет внутреннее освещение и регулируемое термостатом отопление.

Представительной была и экспозиция различных средств связи на автомобильных дорогах. Производством комплектов радиотелефонных постов для автомагистралей заняты сейчас многие фирмы. Чехословацкая система «Автовок» показала нам наиболее интересной и эффективной. Каждая колонна ее (фото 8), а они рас-

полагаются на дороге через 2 километра, имеет три кнопки срочного вызова — врача, милиции или техпомощи. Запись вызова в центральной диспетчерской, с которой они все связаны, длится всего секунду — и сразу ясно, какую помощь и в каком месте ждут водители или пассажиры. Но, пожалуй, главное в том, что вызов этот может быть послан прямо из автомобиля при помощи небольшого и дешевого радиопередатчика, на панели которого тане же три кнопки. Конечно, срочная медицинская помощь — прямо на месте происшествия — реальный путь к снижению тяжести последствий несчастных случаев на дорогах. Чувствуется, что этот вопрос занимает сейчас всех. Не случайно даже в комплекте оборудования нового полицейского автомобиля фирмы «Мерседес-Бенц» на самом видном месте был помещен вот такой комбинированный знак — «срочно требуется врач» (фото 2).

Выставка «Сигналдортранс» на конкретных примерах показала, что научно-технический прогресс может дать для безопасности движения.

Г. ЗИНГЕР
Фото Р. Озерского



В Подмоскowie продолжается реконструкция Ярославского шоссе.

На 24-м километре действует новый путепровод длиной 675 м над железнодорожной веткой Мытищи — Моинпо, который избавил автотранспорт от длительных простоев и значительно увеличил интенсивность движения.

Построен автодорожный обход г. Пушкино. Его протяженность 11,6 км. Завершается сооружение участка дороги Пушкино — Загорск с обходом Загорска.

В следующем году начнется реконструкция участка трассы от Ярославля до поселка Шопша.

В Парфинском районе Новгородской области вступил в строй мост через реку Пола. От поселка Парфино до моста проложен 6-километровый участок асфальтированной дороги.

ДОРОЖНАЯ ХРОНИКА

Новая автомобильная дорога Петропавловск — Усть-Большерецк пересекает Камчатский полуостров, связав побережья Тихого океана и Охотского моря. Государственная комиссия приняла ее с оценкой «отлично». Трасса построена с учетом климатических условий полуострова и станет одной из основных автострад Камчатки.

ДОРОЖНАЯ ХРОНИКА



Вошла в строй действующих автомобильная дорога в обход Белгорода протяженностью 24,4 км с асфальтобетонным покрытием. До этого автомагистраль Москва — Харьков проходила по одной из центральных улиц Белгорода, что отрицательно сказывалось на безопасности движения, скорости транспортных потоков, состоянии воздушного бассейна города. Новая дорога, обходящая Белгород с западной стороны, — наиболее удобный и короткий маршрут для транзитного транспорта.

Начато строительство 145-километровой автомагистрали Ижевск — Елабуга, которая соединит Удмуртию с Татарией и Башкирией, а также с центральными районами страны. С вводом дороги в эксплуатацию возрастут перевозки промышленной и сельскохозяйственной продукции, станет возможной доставка автомобилей и мотоциклов ижевского производства с помощью специальных прицепов к полуприцепам.

На автомобильной дороге Тбилисская — Воздвиженская (Краснодарский край) у станции Тбилисская возведен новый мост через Кубань. За качество этого строительства коллектив СМУ-8 республиканского мостотреста удостоен диплома третьей степени Минавтодора РСФСР.

До ввода в строй моста труженики закубанских хозяйств, отправляя хлеб на элеватор, пользовались паромной переправой. Сейчас доставка зерна на приемные пункты значительно упростилась.

В Астраханской области на дороге Астрахань — Волгоград берегов реки Караульная надежно соединил сталебетонный мост протяженностью 221,82 м, составленный из плавучих понтонов.

Новый мост — хороший подарок труженникам села. Сотни машин едут сейчас по нему без задержки с сельскохозяйственной продукцией и другими грузами.



Участок автомобильной дороги Петропавловск — Усть-Большерецк на Камчатке.

Фото Н. Моисеенко

На дороге Москва — Ленинград построен обход Новгорода длиной 25 км. Новая асфальтобетонная двухполосная дорога выполнена по нормативам второй технической категории с шириной земляного полотна 15 м. Благодаря обходу путь от Москвы до Ленинграда сократился на 11 км.

Автодорожный обход Новгорода.

Интересный прибор создан в саратовском филиале ГипродорНИИ. «Трасс-1» — такое ему дано имя — может быть установлен на любом автомобиле. При движении он чутко реагирует на малейшие отклонения машины, преобразуя их в электрические сигналы. Данные фиксируются на специальной ленте самописцем, а затем расшифровываются при помощи специальных линеек. Таким образом можно быстро измерить уклоны, повороты и другие геометрические параметры автомобильных дорог.

Лаборатория на колесах уже прошла испытания в дорожно-полевых условиях. «Трасса-1» даст значительный экономический эффект при строительстве дорог.

Пресс-служба Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР

ЗА СТРОКОЙ РЕШЕНИЙ СЪЕЗДА

Расширить типаж и производство специализированных видов автомобилей с учетом требований сельского хозяйства, торговли, бытового обслуживания, здравоохранения, промышленности, строительства и других отраслей...

Из «Основных направлений развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы»

Уже давно нес перестали удивлять чудеса панельного строительства. Жилые кварталы, целые микрорайоны вырастают буквально на глазах. Казалось бы, какова отношение имеет этот факт к автомобилю? Оказывается, самое непосредственное. Индустриальные методы строительства, позволяющие выиграть столь много времени, сэкономить трудовые затраты, не увидели бы жизни без специализированных автомобилей. Благодаря пневмовозам и другим «возам» стало возможным делать дома из крупных стеновых панелей (их можно возить только в проактиом или близком к нему положении), блоков и других громоздких сборных элементов. Это один из примеров, когда специализация подвижного состава стимулировала развитие новых методов производства.

Панелевозы — представители огромной армии машин, максимально приспособленных к перевозке определенного вида груза — цистерн для жидкого топлива, фургонов для самых разнообразных товаров, самосвалов, самопогрузчиков и т. д. и т. п. Все эти машины в отличие от специальных, скажем, пожарных и поливомоечных, выполняют только транспортную функцию. И в то же время они существенно отличаются от своих универсальных собратьев — в основном устройством кузова, но нередко и конструкцией шасси. Это вызвано как раз их спецификой — необходимостью приспособления к движению в определенных дорожных условиях, с конкретным грузом, с механизмами для загрузки и разгрузки. Индивидуальные особенности специализированного подвижного состава диктуются необходимостью охлаждения кузова или, наоборот, подогрева, требованиями сохранности грузов — пылящих, текучих, скоропортящихся, длинномерных и многих-многих других.

Ассортимент машин, предлагаемый нашим заводам народному хозяйству, с каждым годом расширяется. В десятой пятилетке советское автомобилестроение делает новый шаг на пути к дальнейшему разрыванию выпуска специализированных машин — это отвечает требованиям технического прогресса.

В чем же достоинства специализированных? Чем выгоднее этот автомобиль, если у него и кузов тяжелее от различных приспособлений, а следовательно, несколько ниже грузоподъемность, чем у базовой универсальной машины, и потеря универсальности затрудняет улучшение использования прогона?

Прежде всего, без современного специализированного подвижного состава не могли бы развиваться некоторые виды индустрии. Это ясно хотя бы из примера с панельвозами, которые были вызваны к жизни нуждами нашего строи-

тельства и, в свою очередь, помогли ему набрать небывалый темп. Не менее значительную роль в народном хозяйстве сыграли большегрузные автомобили-самосвалы в карьерах. Белорусские великаны позволили масштабно расширить проблему добычи полезных ископаемых открытым способом, более экономичным, чем шахтный, и особенно перспективным при глубоком залегании полезных ископаемых на сибирских месторождениях. Может показаться, что такие большегрузные автомобили, как БелАЗы, слишком дороги, чтобы получить широкое распространение. Однако эта дороговиз-

стоятельств. Паравозки контейнеров, например, можно организовать по методу с так называемыми оборотными полуприцепами, когда один стоит под грузом, другой под выгрузкой, а третий в пути. И надаром в десятой пятилетке в общем росте производства специализированного подвижного состава пальма первенства принадлежит полуприцепам-контейнерам.

Специализированные машины (см. вкладку) у нас строят более чем 300 заводов, принадлежащих министерствам автомобильной промышленности, автомобильного транспорта, химического ма-

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ

на с лихвой окупаются сокращением затрат на подъездные пути — им доступны большие уклоны и подъёмы, малые радиусы закругления, им не требуется большая погрузочная площадка, для них легче перемещать съезды по мере отработки горизонтов. А с увеличением грузоподъемности этих машин растет экономически выгодное расстояние перевозок и снижается их себестоимость.

На других примерах трудно убедить во втором важном достоинстве специализированных машин — в их способности сохранять качество груза. На обычном бортовом грузовике невозможна защита скоропортящихся грузов от влияния внешней температуры, обеспечить санитарно-гигиенические условия перевозки многих продуктов, предотвратить порчу мебели или одежды и т. д. Для всего этого нужны специальные закрытые кузова — фургоны или цистерны. Иначе потери здесь будут слишком велики. А есть и вовсе «нежные» грузы, к примеру, суточные цыплята или свежая рыба. Мы уже не говорим о сложных для перевозки промышленных грузах, таких, как густоющие смолы, кислоты, аммиак или цементный раствор. Преимущества автоцистерн тут неоспоримы. Ведь полная сохранность груза — это важнейшая задача транспорта, который, по сути дела, завершает процесс производства продукта. Значит, и здесь дополнительные затраты на более сложное оборудование экономически оправданы.

Еще одно важное обстоятельство. В машине со специальным кузовом можно перевозить товары без транспортной тары и порой даже без цеховой упаковки. Таким образом, экономятся дерево, оберточная бумага, ткани, картон, проволока, гвозди и другие материалы. Вызываются рабочие руки: ведь тару надо изготовить.

И этим не исчерпываются достоинства специализированных. Применение их в целом ряде случаев помогает механизировать процессы и погрузки и выгрузки и тем самым опять же экономить время и трудовые затраты. Определенные виды специализированного подвижного состава снабжаются нужными устройствами для разгрузки (вспомним самосвалы) или для обеих операций (цементовозы, различного вида самопогрузчики и др.). Особую перспективу имеют специализированные полуприцепы. Их возможности чрезвычайно велики по той причине, что они позволяют сохранить тягачам универсальное назначение и маневрировать ими в зависимости от

шиностроения, лагового и пищевого машиностроения, строительного-дорожного. Среди них автомобили для перевозки самых различных грузов — молоковозы, хлебовозы, машины для нефтепродуктов, аммиака и азота, мазали и мусора, для строительных материалов. Перед всеми этими заводами, выполняющими важную программу, которая очерчена в «Основных направлениях развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы», встает сейчас задача создать более высокие мощности по всем видам специализированного транспорта и разработать новые, более совершенные модели машин.

Главная роль в ее осуществлении принадлежит Минавтотрансу СССР. Его заводы выпускают более 20 моделей одних только прицепов и полуприцепов для определенных видов грузов. В комплексе с ними универсальные тягачи ЗИЛ, МАЗ, КамАЗ эффективно используются на перевозках продуктов сельского хозяйства, строительных, различных промышленных грузов. Назовем для примера оригинальный двухъярусный полуприцеп ГКБ—9950, который может одновременно транспортировать семь автомобилей «Волга». Десятками тысяч баз, столовых, магазинов, предприятий бытового обслуживания нужна разнообразная автомобильная техника, способная оперативно справляться с доставкой так называемых малопартонных грузов. Именно для этих целей приспособлен, например, развозной фургон ижевского производства. В комплексе с несложным оборудованием фургоны успешно перевозят продукты, ткани, лекарства или газеты. Их применение все время расширяется.

В десятой пятилетке ведущими заводами, поставляющими базу для специализированного транспорта, останутся ЗИЛ и ГАЗ. В этой работе участвуют также минский и кремленбургский заводы. Большая доля ее ляжет на плечи КамАЗа. Есть предприятия, для которых специализированные автомобили — основная продукция. В Ереване, например, выпускают развозные фургоны, в Каспийске — машины с грузоподъемным бортом, в Шумерле — для перевозки яиц и цыплят, в Тарту — главным образом хлебовозы.

Автомобиль работает сегодня во всех областях народного хозяйства. В десятой пятилетке наш автомобильный транспорт получит новое пополнение «специалстов».

Н. СЕМИНА

Иллюстрации — на вкладке

Шофер Алексей Сельцов — почетный гражданин города Вейсвассера



Эта фотография появилась в одной из солдатских газет Группы советских войск в Германии вскоре после описываемых в корреспонденции событий. Ильяз Адам, Алексей Сельцов и спасенные им дети: Корнелия, Рамоа, Инес, Сильвио и Маинула.

А. Н. Сельцов. Фото 1975 года.

Он притормозил и свернул с шоссе а ворота автобазы. Еще а пути прикинул итог месячной работы. Выходило, план перевозки грузов будет выполнен процентов на сто тридцать. Домой не ушел, пока не привел саю ЗИЛ с прицепом «а полиую боевую». Армейская закалка!

Алексей привык работать честно с мальчишеских лет. Когда учился в седьмом классе, вступил в ДОСААФ, записался а кружок авнамоделистов. Его резино-моторные самолеты были в числе лучших. Окончив школу, пошел перед призывом в армию в калининский автомотоклуб. Старые преподаватели и сейчас еще помнят шустрого любознательного паренька, одержимого любовью к технике. Недаром его, Алексея Сельцова, как отличника учебы, комсомольца, направили служить в автомобильное подразделение за рубеж Родины. Там он быстро стал отличником боевой подготовки, классным специалистом. Теперь — передовой водитель в калининской опорно-показательной автоколонии 1154. Сельцов переиля от лучших водителей мастерство, споровку, сам многое принаес из опыта армейской службы — напористость, постоянную готовность анучить товарища. Не случайно ему одному из пераых в хозяйстве присвоили звание ударника коммунистического труда. Сейчас его гуды украшают знаки «Победитель социалистического соревнования», «За работу без аварий» И степени.

Где только не довелось побывать Сельцову со своим ЗИЛ—130! Каждый год он отправляется на уборку урожая а разные районы. На Дону и Кубани возит зерно и сахарную свеклу, в оренбургских степях и Поволжье — хлеб. А здесь доставляет на колхозные стройки железобетонные балки, кирпич.

Нипочем Сельцову ливни и туманы, метели и гололед. Опять же — армейская закладка! Однажды ехал с грузом а Бежецк. В пути закутила вьюга. Света белого не видно. Замело дорогу. «Доеду!» — упрямо решил Алексей. Грейдер разгребал перед самой машиной. Понятно, нелегкое до-

стались километры. Коммунист Сельцов и на этот раз доставил груз а срок.

А дома, когда вериулся, его ждал сюрприз — письмо из Берлина. Общество германо-советской дружбы приглашало посетить ГДР. И Алексей сразу вспомнил события того дня, там, в Группе советских войск в Германии.

Хмурым выдалось ноябрьское утро, сыпал дождь со сиегом. Около десяти утра вместе с ротным старшиной он выехал из части. Проезжая небольшой городок, остановил машину на улице. Старшина поспешил по делам и велел ждать. Было тихо, безлюдно. Видимо, сказалась погода. Алексей, развернуа газету, стал просматривать новости. И адруг до его слуха догесся пронзительный детский крик. Он открыл дверцу, спрыгнул на землю, огляделся. Крик повторился где-то совсем рядом. И тут Сельцов увидел а окне одного из домов яркую аспышку. Пожар!

Солдат мигом очутился у окна. Горели пластмассовые жалюзи. Доносились детские рыдания. А пламя все разгоралось. Мысль работала четко. Одним ударом выбита рама. Огонь и дым хлынули наружу. Прямо в это обжигающее пекло и бросился солдат. Ощупью продангался на крик. Натолкнулся на кровать. Горели перина, подушки. Пригнулся к полу, стал шарить руками. Нащупал детскую головку. Девочка. Прижал ее к себе. У ног кто-то шевельнулся, закашлялся. Еще девочка. Схватил обеих — и а дверь. Вытащил на улицу. Быстро снял солдатскую куртку, бросил детям под ноги и снова прыгнул в огонь. Теперь он ориентировался лучше, сразу же отыскал еще девочку и мальчика и так же бережливнес на улицу.

К дому стали сбегаться люди. Кто-то бросился вызывать пожарников. Сельцов тем временем а третий раз шагнул в пламя: опять услышал он детский плач. На этот раз совсем слабый. Обшарил все уголки а горящих комнатах и наконец нашел завернутого в одеяльце годовалого ребенка. Когда выбежал с ним из горящего дома, появилась пожарная команда. Она быст-

ро спраанлась с пламенем. А о спасенных Алексеем Сельцовым деткишек уже позаботились соседи.

— Даикел.. Спасибо! — слышал советский воин благодарственные слова. Ему жали руки, обнимали.

Когда аернулся старшина, Алексей уже хлопотал около своей машины. Возбужденные очевидцы обступили старшиину и тоже благодарили.

— Меня-то за что? — спрашнаал старшина.

— Это аы, советские командиры, воспитали такого солдата, — сказал кто-то на ломаном русском языке...

Спустя некоторое время Алексей уехал в Москву делегатом на Всесоюзный съезд Леиниского комсомола, а возвратившись а часть, узнал: вместе с отцом и матерью он приглашен в Берлин на конгресс Общества германо-советской дружбы.

О мужественном поступке советского солдата писали многие газеты. Его грудь украсили золотая медаль Общества германо-советской дружбы и орден «За заслуги перед Республикой», медаль «За спасение жизни человека». Главнокомандующий Группы советских войск в Германии наградил его именными часами. А больше асех, конечно, были благодарны Алексею Ильза и Фриц Адам — родители детей, вынесенных из огня.

С чего же начался пожар и как случилось, что дети остались в доме один? Обычная житейская случайность. В то злополучное утро Фриц Адам, как обычно, ушел на работу. Ильяз аскоре отправился а магазин, да там задержалась. Малыши — старшей, Рамоа было всего пять лет — вытащили из пекла уголек и стали с ним играть на кроаати...

После демобилизации Алексей аернулся а автоколонну. Вступил в партию. Обзавелся семьей. И все эти годы у него не прекращалась переписка с Адамами. А вот совсем недавно пришло приглашение посетить немецких друзей. Алексей принял его с радостью.

В Вейсвассере его и жену приняли секретарь райкома СЕПГ, бургомистр.

Сельцоны побывали в рабочих коллективах стекольных заводов, шахт. Горняки вручили Алексею кайло почетного мастера. В школах, из станиц юных техников ребята с интересом расспрашивали Алексея о том, как в Советском Союзе живут и учатся их одноклассники, просили передать им привет.

Особенно теплой была встреча с Адамами.

— Алексей! — бросились в объятия и гостию пятеро младших членов семьи.

— Я изучаю русский язык, — поделилась своей радостью четырнадцатилетняя Рамина.

— А я иочу и тебе а гости! — откровенно признался двенадцатилетний Сильвио.

Самый младший, Иис, которого Сельцов спас последним, забрался и нему на колени, обхватил ручонками шею и ни за что не хотел отпустить.

В Вейсвассере Сельцовым довелось присутствовать на открытие памятника советским воинам, павшим в годы Великой Отечественной войны. Алексей съездил а чвств, где проиодил службу, возложил там венки и пмятнику В. И. Ленину. Побывали Сельцоны в берлинском Трептов-парке, Дрезденской картинной галерее, постояли у могилы русских воинов, погибших а сражении с Наполеоном в 1813 году.

Неизгладимое впечатление оставил встреч с гражданами Вейсвассера на собрании в Доме культуры. Бургомистр города вручил советскому гостю диплом, а историк сивзано:

«Отмечаю активную общественную деятельность на благо города Вейсвассер, ии вклад а рвзвитие социалистического общества в Германской Демократической Республике, Алексей Нинолвевич Сельцов по решению городского собрания депутатов от 18 сентября 1974 годв — почетный гражданин города Вейсвассер».

Как в гостях ни иорощо, в дома лучше. Сельцов вырос на Волге. Ему по душе иудрявые березы, ядреные бороваии, заросли черники, пузатые лещи. Сызмальства ему близок спорт. Зкмой — лыжи, летом — рыбалка, теннис. Дружный коллектив а иолонне, где тон здавали бывшие воины, помог Алексею утвердиться на жизненном пути. Сейчас уже к мклонну подбирается спкдометр ЗИЛа, который водит шофер первого клвсса Сельцов.

— Уважают его в коллектке. За преданность делу, за настойчивость, за чутиость, — говорит Н. В. Соколов, начальник иалиинской опорно-показательной автоколонны 1164. — Душа вон, а плви выполнит, отстующему поможет. Товарища выручит кз беды. Носа не здвирает. Сиромности у него поучиться можно.

Я повстречал Алексея возле машинны товарища. Водитель, андимо ноанчои, о чем-то расспрашивал его. Оба склонились над мотором. И только иогда убедился, что паренек все понял, пошел к своему ЗИЛу. Осмотрел не спеша машину, пркцеп. Вынул из нармана путевку.

— В Бежеце, — сказал он аесело. — Кирпич поаезу. Машкну под погрузку надо...

И. И. РАЗЖИВИН

МЫ ИЗ МИФИ

Сколько человек с гордостью могут произнести эти слова! Один из ведущих вузов страны за годы своего существования подготовил тысячи инженеров-физиков, которые трудятся сегодня на магистральные и направленные научно-технического прогресса. Но есть у МИФИ и другая слава. МИФИ — это цитадель столичного мотоспорта.

В студенческой секции выросли чемпионы и призеры первенств страны, сборная Москвы по «многодневке» — наиболее сложным мотоциклетным соревнованиям — на две трети комплектуется гощиками из МИФИ, они завоевывали самый почетный из всех столичных трофеев в мотоспорте — приз имени Чкалова.

«Только не подумайте, — говорит мне бессменный руководитель, тренер и механик секции Георгий Валентинович Жемочин, — будто у нас чемпионство главное. Конечно, мы радуемся победам, спортивный престиж МИФИ для нас значит очень много. Но иогда двадцать с лишним лет казад мы создавали секцию, интто не помышлял о первенствах страны, медалях. Это пришло позже, как результат увлеченности ребят, их дружной работы. А секция нужна для другого — направить в полезное русло энергию тех, иогд наряду с физичной вленут мир моторов, высокие сиорости. В наш вен это так естественно...»

Разговор происходит в небольшой комнатке с двумя столами — «тренингом». Но прежде, чем попасть в нее, Георгий Валентинович знакомит меня с хозяйством секции, которое иначе как мотоциклетным раем не назовешь. В просторном ангаре, замыкающем еладение МИФИ на Каширском шоссе, большая часть площади отдана под спортивные и дорожные мотоциклы. Стольно их — сразу не сосчитаешь, но вот с ианой любовью, с иаким уважительным отношением и технике содержится здесь пар машин, определишь сразу. У каждого рядом с его мотоциклом личный шкаф для инструмента, запчастей, спортивного оборудования, свое рабочее место. И без расспросов видно, что никто не поставит в ангар ИЖа или ЧЗ, не вычистив его до блеска, интто не нарушит установленного порядка.

По дороге в «тренинговую» мы заглядываем в парадную аудиторию — что-то вроде конференц-зала. На стенах портреты местных мастеров спорта, их результаты, цифры и факты из истории секции, кубки, вымпелы. И здесь же, невольно иеожиданно, планкаты по устройству мотоцикла. Выясняется, что главное назначение конференц-зала — быть учебным классом. Секция ДОСААФ — это не только соревнования. Более тысячи студентов получили здесь мотоциклетные «права».

Гордость секции — мастерская с набором станков на все случаи жизни. У мифийцев свой грузовой и автобус для езды на состязания, свой инвентарь для оборудования трассы и даже своя трасса.

Что и говорить, такой оснащенности можно позавидовать. Однако ие главное богатство секции ие мотоциклы, ие станки — люди. Жемочин — единственный штатный работник. Он прекрасный организатор и воспитатель. И есе-таки с делами секции ему одному не справиться, если бы заботы и ответственности не разделяли бюро секции, спортсмены, если бы ие помощь реинтора и партийной организации.

Послушаем, что говорят они о своем спортивном иолентестве.

И. АРТЕМОВ. Он был среди самых первых. Много воды утекло с тех пор. Студент стал Игорем Дмитриевичем, руководителем научной лаборатории, отцом двух деоочен-шольников. Но, нан и в былые годы, не расстается он со спортивным мотоциклом, ие пропускает тренировок.

«Судьба секции сложилась счастливо, — говорит он. — Всех нас, тогда начина-

ющих, связывало желание чего-то достичь в мотоспорте, принести пользу институту. И эта заеасна сохранилась. Те, кто приходил позже, усваивали наши принципы. Иет ничего готового, всего надо добиваться своим рунами. Иианых синдок на былые звслуги, иианых звезд. Высокая требовательность, абсолютная трезвость, иолентизм. И сегодня, нан много лет казад, самое большое наказание у нас — отстранение от тренировок.

Многому, чего достиг, обязан секции. Считаю, что в жизни мне повезло. Хотя в спорте я невезуч. Представляете: не стап чемпионом страны в «многодневке» только иэ-за того, что на последнем этапе не заправил бак горючим».

Ю. БОГОДARОВ. Представитель второго поколения секции. Ведущий инженер-физик, трехкратный призер первенств СССР.

«Я сибиряк, из Барилаула. Дома увлекся горными лыжами. Приехал учиться в Мосию — гор нет, и секция такой е институте иет. Есть мотоциклетная. Решил посмотреть, что это такое, и остался. Думаю, навсегда. Больше всего ценю то, что колентна ие для избранных, ие для талантов. Приходи сюда, копайся с машинной, тренируйся, выступай в соревнованиях. Словом, получай удовольствие от занятой спортом. Неважно, что выше второго разряда ты не подинмешься. Главное — участвовать.

Секция дала мне много, и я благодарен ей, Георгию Валентиновичу, ребятам. Иаша узнал специализация — «многодневка». Для вузовской номаиды это, иазерное, заиономерно. Здесь требуется, я бы сказал, аналитическое мышление. Сотки километров по иеизвестному маршруту — и ты один на один со своим мотоциклом, трассой, графином. Рассчитывай только на себя, мобилзуй волю. Я замечаю, что и в работе, иогда возникают трудности, думаешь не о том, сделать или ие сделать, а как лучше сделать».

В. ГАГАРИН. Студент второго курса. В секции меньше года. Выполнил норматив третьего спортивного разряда.

«Секция сыграла ие последнюю роль в выборе института. Я дома, в Ульяновске, посещал мотокружок Дома пионеров. Собирался в уральский политехнический. Потом от товарища узнал, что в МИФИ мотосекция. И решил попытаться здесь счастья. Очень рад, что могу учиться в таком интересном вузе и заниматься мотоспортом. Он, конечно, отнимает время, но приучает и организационности, точности, и умение ценить каждую минуту. В секцию всякий раз иду как на праздник. Все мы, и ветераны и новички, словно члены одной семьи. Атмосфера самая доужеская. Каждый старается помочь. Иианых секретов».

Нам довелось увидеть и будущих членов секции. С десятком ребятншек толкались у входа в ангар — выясняли, когда начнется запись, с каиого иласса будут принимать и иакие иужно справки.

«Это что! — усмехнулся Георгий Валентинович, — в начале сентября человек треста «абитурантов» собирается. Да взять-то надо ие больше десяти — возможности студенческой секции есепати не безграничны».

Если задуматься иад тем, что рассказали мотоциклисты из МИФИ, то иетрудно проследить связь между спортивными успехами досафовской секции, подготовившей 20 мастеров спорта, и тем, что среди ее питомцев иосмонаст И. Руиашининов, три донтора иауи, иайдидаты иауи, иииструиторы. Можно много говорить на эту тему. Но сейчас, в преддверии 50-летия ДОСААФ, хочется подчеркнуть одно: весомый вклад оборонного общества, его организации, спортивных секций в воспитание характерное, е еоспитание мужественных людей. Именно таких людей растит мотосекция Мосию-ского инженерно-физического института.

М. ГРИГОРЬЕВ

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

НАДЕЖНОЕ УПЛОТНЕНИЕ

Нередкий случай, когда у автомобиля пробивает уплотнительную прокладку в соединении выпускного коллектора с приемной трубой глушителя. И, к сожалению, пока еще не всегда удается быстро найти ковую деталь и восстановить герметичность соединения.

Если вы попали в подобное положение, советуем самому сделать надежную прокладку, которая будет служить годы. А потребуются всего немного латуни или меди и простая токарная работа.

На рис. 1 вы видите принципиальное устройство такой прокладки. Размеры «а» и «б» нужно взять по внутренним диаметрам патрубка коллектора и приемной трубы глушителя вашего автомобиля. Край этого уплотнительного кольца плавно свести на нет, чтобы не создавать помехи выходящим отработавшим газам.

На рис. 2 видно, как устанавливается уплотнительная шайба. Просто, не правда ли? И годится для любого автомобиля.

С. ИСАКАКОВ

665683, Иркутская область,
Кижинь-Климский район,
п. Хребтовая, ул. Строителей, 6

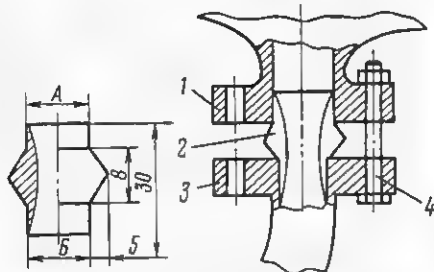


Рис. 1.
Уплотни-
тельное
кольцо.

Рис. 2. Установка уплот-
нения: 1 — фланец кол-
лектора; 2 — уплотни-
тельное кольцо; 3 — при-
емная труба глушителя;
4 — стягивающий болт.

ПРОВЕРЬТЕ РАБОТУ ЗАСЛОНКИ

После обкатки мой мотоцикл ИЖ-ЮЗ с коляской никак не мог достичь гарантированной заводом скорости 80 км/час, хотя разогнался довольно хорошо. При очередной регулировке и промывке карбюратора я обратил внимание на то, что дроссельная заслонка не полностью открывает смесительную камеру из-за несовпадения их контуров. Регулировкой свободного хода троса исправить положение не удалось, так как при подъеме заслонки упиралась в крышку смесительной камеры. Кроме того, в нижнем положении заслонка не до конца садилась на дно гнезда в корпусе карбюратора, что не давало возможности точно отрегулировать холостой ход.

Сначала я подпилил выступающие кромки заслонки, чтобы она полностью опустилась в гнездо, а затем разметил (прочертил) на ней контур диффузора и обработал по нему вырез.

Мотоцикл стал легко набирать скорость, причем не потребовалась даже дополнительная регулировка.

А. МУРЗНЧ

Калининская область,
г. Вышний Волочек,
пр. Ленина, 66/57, кв. 24

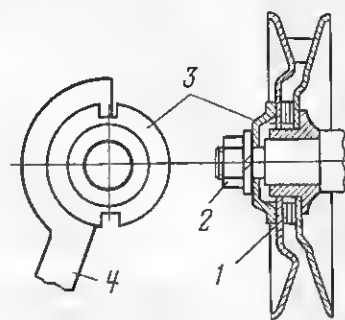
ЗА ЧТО УДЕРЖИВАТЬ ВАЛ

На «Запорожце-968» катящиеся ремня вентилятора регулируют подбором и перестановкой шайб 1 (см. рисунок). При этом отворачивать и затягивать гайку 2 нелегко: а ведь никак не воспрепятствует вращению вала. Если держать его за лопасти вентилятора, как многие и делают, есть опасность деформировать или даже сломать эту довольно хрупкую деталь.

Сделайте на колпачке 3 паз, как показано на рисунке, и очень удобно будет надежно удерживать вал при помощи специального ключа 4, который предназначен для стопорной гайки регулировочной пробки передней подвески и входит в комплект инструмента. А чтобы избежать появления дисбаланса, сделайте симметрично второй паз. Да и работать будет удобнее.

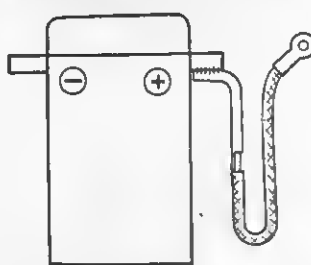
В. ПРОВОТОРХОВ

364021, г. Грозный,
ул. Ленина, 28, кв. 8



Так удобно удерживать вал при регулировке: 1 — регулировочные шайбы; 2 — гайка; 3 — колпачок; 4 — ключ.

КЛЕММА НЕ ОКИСЛЯЕТСЯ



Многим знакомо неприятное явление, когда, несмотря на выполнение всех рекомендаций, окисляется и постепенно разрушается плюсовая клемма аккумулятора на мотоцикле. Причина в том, что

соединение провода с клеммой обладает некоторым омическим сопротивлением и подвергается действию паров электролита. Замечено, кстати, чем больше сила тока, тем интенсивнее окисление.

Чтобы избавиться от него, я делаю следующее. К плюсовой клемме аккумулятора припаиваю полоску свинца размером 4х13х50 мм, пользуясь паяльником мощностью 80 Вт, припоем ПОС-40 и канцелярской фольгой. К другому концу полоски припаиваю провод с капроновым изоляционным покрытием на рисунке. Оба соединения и полоску обматываю двумя-тремя слоями изоляционной ленты.

Уже много лет пользуюсь этим способом, и на каждом аккумуляторе клемма остается чистой, не требуя никакого ухода.

В. ДАШКО

Краснодарский край,
г. Анапа, ул. Коворосской, 239, кв. 7

КОГДА КРЕПИШЬ РЕМИН

Коarik на полу ВАЗ-2103 мешает завернуть болты крепления ремней безопасности в нижних точках — нужно вырезать а нем отверстие.

Если прибегнуть к ножу или ножницам, вряд ли удастся проделать аккуратное отверстие требуемой величины. Так как начнет «мажраться», края прорези будут рваными.

Советую воспользоваться обычным электропаяльником. Оплавляя капроновую ткань по кромке отаплив, вы без труда доведете их до требуемого размера, причем вид будет вполне «фирменный».

В. БЕЛОВ

140160, Московская область,
г. Жуковский,
набережная Цюльковского, 12/24, кв. 155

ЧТОБЫ СНЯТЬ ГОЛОВКУ

Легко ли снять головку второго — четвертого цилиндров на вашем «Запорожце»? На моем ВАЗ-9688 это оказалось трудно, так как шпилька 6 выпускного патрубка четвертого цилиндра (см. рисунок) упиралась в кронштейн 2 крепления силового установив.

Пришлось подумать и найти более легкий путь. Я срезал уголок резиновой подушки 3 и плотным ножом отрезал уголок 4 кронштейна 2. Эта несложная операция позволила без труда снять головку 5, а после так же свободно поставить ее на место.

В. ОСОККИ

393350, Тамбовская область,
г. Кирсанов, КАТУ ГА,
д. 1, кв. 51

Так демонтируется головка цилиндров: 1 — перегородка кузова; 2 — кронштейн; 3 — резиновая подушка; 4 — от-

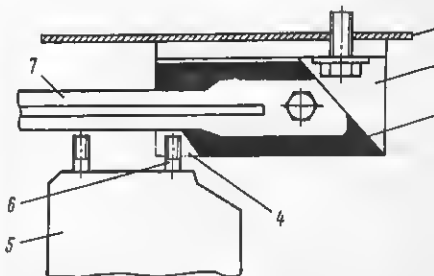
ГЕРМЕТИЧНОСТЬ ВОССТАНОВЛЕН

Если на своем автомобиле при подтягивании накидной гайки вы случайно попередили буртик развальцованного конца бензопроводной трубки, это можно легко поправить.

Возьмите небольшой кусочек припоя или свинца и, расплющив его молотком, сделайте пластинку толщиной примерно 0,5—0,8 мм. Затем вырежьте из этого мягкого металла шайбу по размеру буртика и вставьте ее как прокладку между буртиком и штуцером. Когда вы затянете накидную гайку, течь бензина будет устранена.

М. ДАНКО

360024,
г. Мальчик,
ул. Кабардинская,
190, кв. 52



резаемая часть подушки и кронштейна 5 — головка второго — четвертого цилиндров; 6 — шпилька выпускного патрубка; 7 — поперечина крепления двигателя.

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

«НУЖНО ВСЕМ»

Так назывался материал Г. Гаврилова, помещенный в разделе «Советы бывалых» (№ 5, 1976). Не всем автолюбителям, пожелавшим воспользоваться рекомендацией, удалось это сделать. Мы попросили автора инструкции самодельного мигающего фонаря дать дополнительные разъяснения.

Наибольшее число вопросов возникло по поводу точки соединения схемы. Называем их: R_1 , R_2 и минус C_1 нужно соединить с базой T_1 , а R_3 , R_4 и L_1 с коллектором T_2 . Кроме того, резистор R_1 лучше взять с номиналом 1,6 Ом.

ПОРШНИ НЕВЗАИМОЗАМЕНЯЕМЫ

В. Януков из Джамбулской области просит рассказать, возможна ли взаимозаменяемость поршней двигателей ВАЗ—2101 и МеМЗ—968, которые имеют одинаковый диаметр — 76 мм.

Поршни двигателей ВАЗ и МеМЗ различаются между собой по конструкции. Различие обусловлено тем, что на «запорожских» двигателях применяются поршневые пальцы плавающего типа, то есть такой палец может проворачиваться и в бобышках поршня, и в верхней головке шатуна. Крепится же плавающий палец по бокам двумя стопорными кольцами, которые устанавливаются в канавки бобышек поршня. У двигателей ВАЗ поршневой палец запрессован в верхнюю головку шатуна, и поэтому в бобышках не предусмотрены канавки для стопорных колец.

И все же мелитопольские моторостроители провели испытания поршней «жигулей» на двигателях МеМЗ. Как сообщили нам на заводе, результаты неудовлетворительны: из-за различной тепловой характеристики двигателей воздушного (МеМЗ) и жидкостного (ВАЗ) охлаждения во время испытаний были случаи заклинивания поршней в цилиндрах. Поэтому об установке на «запорожский» двигатель поршня «жигулей» не может быть и речи.

КАКИЕ «ЗАПОРОЖЦЫ»?

Какие модели «запорожцев» выпускаются сейчас заводом «Коммунар» для продажи населению? Чем они различаются, какова их цена? С такими вопросами обратились в редакцию А. Карапетян из Еревана, В. Куракин из Корзуново Мурманской области. Читателя Г. Лизвица из Батуни интересует, как различить головки блонов 40- и 45-сильного двигателей и какие масла для них надо использовать.

В настоящее время наряду с несколькими вариантами автомобилей для инвалидов завод «Коммунар» выпускает «запорожцы» моделей ЗАЗ—988, ЗАЗ—988А и ЗАЗ—988АЭ (экспортный вариант). На все эти машины могут быть установлены как 40-сильные двигатели модели МеМЗ—988, работающие на бензине А-78, так и 45-сильные МеМЗ—988А, требующие АИ-93.

Независимо от мощности мотора модель ЗАЗ—988 стоит 3500 рублей, а ЗАЗ—988А — 3750 рублей. Последняя отличается улучшенной отделкой салона, новой конструкцией сидений, отдельным приводом тормозов, улучшенной звукоизоляцией кузова, рядом новых деталей электрооборудования. Эти же изменения внесены и в конструкцию

ЗАЗ—988АЭ. Кроме того, машина комплектуется импортными вариантами фар, амортизаторов, отопительной установкой, стеклоочистителем, звукового сигнала. В экспортном исполнении и силовой агрегат: поверхность клапанов двигателя покрыта жаропрочным сплавом, допускающим кратковременную эксплуатацию на бензине АИ-93 (рекомендованное топливо — А-78). Генератор, карбюратор, катушка зажигания, провода высокого напряжения — также в экспортном варианте. Стоит ЗАЗ—988АЭ 4050 рублей.

Напомним, что индекс модели двигателя выбит вместе с номером и годом выпуска на картере молоткового вала возле бензонасоса. Маркировка выглядит так: «988 087854 78» или «988А 087854 78». А вот номера головок блока отличаются непосредственно на них самих. На МеМЗ—988 устанавливаются головки с такой маркировкой: «988—1003015А» или «988—1003015В». На МеМЗ—988А; «988А—1003015» или «988А—1003015В».

Для двигателя МеМЗ надо применять масла М-12Г (летнее) и М-8Г (зимнее) ТУ 38-1-01-48-70 или ТУ 3810148-75; М-12Г (летнее), М-8Г (зимнее) ТУ 38101415-73; М-8В (всесезонное) ТУ 38101374-73. Использовать другие масла не рекомендуется.

ТРЕБУЕТСЯ ДРУГОЙ СТАРТЕР

«Можно ли на мотоцикл вместо стартера СТ—351В поставить стартер СТ—354?» — спрашивает В. Гассан из Красноярска. Отвечают работники серпуховского моторзавода.

Использовать стартер СТ—354 вместо СТ—351В нельзя, так как у них разные шестерни привода (они имеют соответственно девять и восемь зубьев) и углы зацепления (20 и 15°).

Взамен снятого с производства стартера СТ—351В выпускается СТ—388, который вам и следует приобрести.

ЗИЛ—130 С «ШЕСТЕРКОЙ»

«За последнее время в автотранспортных предприятиях появились машины ЗИЛ—130, оснащенные не восьми-, а шестичилиндровыми двигателями, — пишет водитель-профессионал В. Марченко из Омска. — Хотелось бы узнать, почему начали ставить менее мощный мотор».

Летом 1975 года автомобильный завод имени Лихачева приступил к производству грузовых шасси ЗИЛ—130, оснащенных шестичилиндровыми двигателями. Шасси предназначены для самосвалов и специализированных автомобилей, которым не требуется большой запас мощности. Условия эксплуатации таковы, что достаточно и менее мощный (105—110 л. с.) двигатель, как, например, для цистерны, поливомоечной машины или топливозаправщика. В то же время особое значение в этих условиях имеет топливная экономичность.

Всем этим требованиям отвечает шасси с двигателем ЗИЛ—157Д. Он представляет собой модернизированный вариант прежней нижнеклапанной «шестерки», которой оснащали грузовики ЗИС—150, ЗИС—151, ЗИЛ—184 и выпускаемый до сих пор ЗИЛ—157К. Однако в отличие от применяемого на нем мотора новый оснащен кольцами (сталеалюминевыми), поршневыми пальцами, карбюратором, термостатом, пневмоцентробежным ограничителем числа оборотов, унифицированными с теми, которыми комплектуются двигатели ЗИЛ—130. Усовершенствованная «шестерка» оборудована центробежным масляным фильтром, модернизированным воздушным фильтром и насосом, обслуживающим гидросистему руля.

Установка двигателя ЗИЛ—157К на шасси ЗИЛ—130 повлекла за собой изменения в приводе управления сцеплением и тормозной системы, кабины, применение компрессора.

Шасси с шестичилиндровым двигателем, предназначенное для самосвала (база — 3300 мм), получило индекс ЗИЛ—130К, а шасси для специализированных машин (с базой 3800 мм) — ЗИЛ—130АН. Скорость машины — 80 км/час. Контрольный расход топлива — 28 л/100 км.

Приводим технические характеристики двигателя ЗИЛ—157Д (в скобках отличающиеся данные по двигателю ЗИЛ—157К).

Число цилиндров — 6; диаметр цилиндра — 100 (101,8) мм; ход поршня — 114,3 мм; рабочий объем — 5484 (5552) см³; марка бензина — А-78; мощность — 110 (104) л. с. при 2800 (2600) об/мин; максимальный крутящий момент — 35 (34) кгм при 1400 об/мин; карбюратор — К88АЖ (К84М) двухкамерный (однокамерный); генератор — Г—250Л1 (Г—108В) переменного (постоянного) тока; вес с оборудованием и сцеплением — 575 (552) кг.

О КАРБЮРАТОРАХ К301 И К301Б

Мотолюбитель В. Мансаев из Ульяновска спрашивает о возможности замены карбюратора К301Б на мотоцикле «Днепр» МТ—9 карбюратором прежней модели — К301. Отвечают работники шадринского автоагрегатного завода.

Карбюратор К301Б отличается от К301 большей глубиной выреза в дросселе (3,5 вместо 2,8 мм) и главным жиклером большей пропускной способности (200 вместо 185 см³/мин). Если карбюратор К301 установить на «Днепр» МТ—9, повысится расход бензина при скоростях от 40 до 60 км/час, а с дальнейшим увеличением скорости двигатель будет перегреваться и терять мощность.

ПОСТАВЬТЕ НОВЫЕ ДЕТАЛИ

«При пуске двигателя мотоцикла «ИЖ» «Юпитер-2» рычаг ин-стартера иногда срывается и не вращает вал. В чем причина?» — спрашивает А. Колесниченко из Кустайнского края.

Причина неисправности в том, что износились, а может быть, и сломались зубья на храповике пускового механизма или на наружном барабане муфты сцепления.

Для определения и устранения неисправности положите мотоцикл на правый бок (чтобы не сливать масло из картера) и снимите левую крышку картера. Нажав на рычаг ин-стартера, вы увидите, как зацепляются храповик с зубчаткой, выясните их состояние. Неисправные детали замените новыми.

НЕ ПОДОЙДЕТ

«Можно ли на мотороллер «Вятка» ВП—150 установить двигатель от модели ВП—150М или «Зелетрон»?» — спрашивает А. Хныченко из Красноводска.

Отвечают специалисты завода.

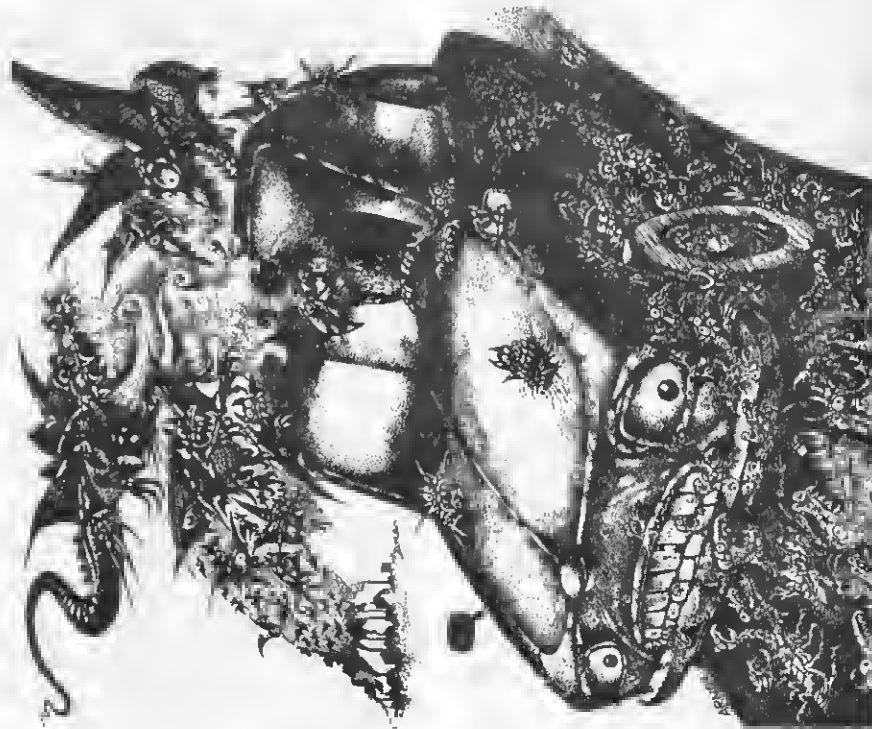
В двигателях ВП—150М и «Вятка—3-электрон» расстояние между посадочными местами на 40 мм меньше, а вторичный вал на 43,5 мм короче, чем в двигателе ВП—150. Из-за этого замена агрегатов невозможна.

ВСЕГО ЛИШЬ ВЕЛОКОЛЯСКА

«Читал о машине «Пединар», построенной одним американским изобретателем, — пишет нам С. Петровский из Гродно. — Хотелось бы познакомиться с ее конструктивной подробней».

«Пединар» представляет собой легкий четырехколесный одиоместный экипаж, приводимый в движение мускульной силой водителя. Такая машина, по существу, не является автомобилем и представляет собой разновидность велосипеда или велоколяски. Тематика же «За рулем» — моторные машины безрельсовые транспортные средства, поэтому вы не найдете в нем информации о «Пединаре». Подробные статьи об экипажах, приводимых в движение мускульной силой, были опубликованы в журнале «Изобретатель и рационализатор» (1974, № 1 и 1975, № 9).

ЗАЩИТИМ КУЗОВ ОТ КОРРОЗИИ



А теперь разберемся в самом коррозионном процессе. Первое, что нужно для его развития, это электролит, роль которого выполняет вода. непосредственно попадающая на кузов или конденсирующаяся на нем из воздуха. Для этого достаточно относительной влажности воздуха (а 60%). Воздух поставляют и кислород, без которого не заработал бы механизм коррозии. При этом, чем больше атмосфера загрязнена двуокисью серы (SO_2), а дорожная грязь и снег хлориды натрия (попросту — растворим соли, которая часто идет а дело) — тем быстрее происходит разрушение стального листа кузова. Так, установив, что при прочих равных условиях сухой металл а сто раз медленнее ржавеет, чем мокрый, а горо-

Автомобиль «Волга» ГАЗ-24

Пози- ции на рисун- ке	Узлы	Направление впыска состава	Харак- тер рас- пыления	Подготовительные и последующие работы
1	Передние фары	Открыто. Обработать пространство за фарой	По всей поверх- ности	Снять фары
2	Полость капота со стороны петель	Через окна	Во все стороны	Открыть капот
3	Поперечина № 1 кузова	Через отверстие	То же	Просверлить отверстие. Установить пластмассо- вую заглушку
4	Полость в задней части переднего крыла (правого и левого)	Со стороны снятого брызговика или через отверстие в нем	»	Поднять автомобиль, де- монтировать и снять брызговик (отвер- стие три болта) или свер- нуть отверстие. Устано- вить пластмассовую за- глушку
5	Стойка передней двери (левая и пра- вая)	Через отверстие двер- ного включателя све- та	Вниз, вверх	Демонтировать вклю- чатель
6	Внутренние поло- сти передних и задних дверей	Через окно во внут- ренних панелях или сверления	По всей поверх- ности дверей	Снять обивку дверей или просверлить отверстие. Установить пластмассо- вую заглушку
7	Средняя стойка ку- зова (левая и пра- вая)	Через отверстие вклю- чателя света или в нижней части стойки	Вниз	Демонтировать вклю- чатель или просверлить от- верстие. Установить пластмассовую заглушку
8	Полость в перед- ней части заднего (правого и левого) крыла	Через имеющиеся ок- на из багажника	Во все стороны	Снять обивку багажника
9	Углубление багаж- ника у заднего крыла (слева и справа)	Из багажника или че- рез имеющиеся от- верстия в арке заднего колеса	То же	Снять коврик и обивку багажника или заглушку
10	Усилитель багаж- ника	Через имеющиеся от- верстия	Едоль	Снять заглушку
11	Порог кузова (пра- вый и левый)	Через имеющиеся от- верстия в арке задне- го колеса	Вперед	Поднять автомобиль, де- монтировать колесо, от- крыть пробку
12	Фартук переднего бампера	Полости открыты син- гу	Во все стороны	Поднять автомобиль на подъемнике
13	Усилитель днища	Через отверстие	Вправо, влево	Поднять автомобиль, про- сверлить отверстие
14	Ложиерон перед- ний (правый и ле- вый)	Через имеющиеся от- верстия в днище ку- зова (из салона)	Вниз, вправо, влево	Снять коврик в салоне и открыть пробки
15	Центральная попе- речина кузова	То же	Вправо, влево	То же
16	Средняя поперечи- на кузова	»	То же	»
17	Задний ложиерон (правый и левый)	Через имеющиеся от- верстия снизу	Вперед, назад	Поднять автомобиль
18	Полость заднего бампера	Снизу	По всей поверх- ности	»
19	Днище и арки ко- лес	Открыто	То же	»

Автомобиль «Жигули» ВАЗ-2101, ВАЗ-21011, ВАЗ-2103

Пози- ции на рисун- ке	Узлы	Направление впыска состава	Характер распы- ления	Подготовительные и последующие работы
1	Корпус фары изнутри	Через щель по периметру оптического элемента	Внутрь корпуса фары и кругом	Демонтировать ободок
2	Передняя панель	Через два отверстия над фарам (для «2101», «21011», «2103»)	Вправо и влево	Просверлить два от- верстия. Установить пластмассовые за- глушки
3	Усилитель капота	Через отверстие в усилителе	То же	Открыть капот
4	Поперечина передних подвески	Через два отвер- стия снизу	»	Поднять автомобиль
5	Стойка «передка» (пра- вая и левая)	Из-под капота че- рез имеющиеся вертикальные от- верстия	Вниз и вверх	Открыть капот
6	Коробчатый усилитель брызговика (правого и левого)	Через имеющиеся отверстия	Вперед и назад	Поднять автомобиль, вынуть резиновую пробку. Установить То же
7	Полость за щитком в зад- ней части переднего кры- ла (правого и левого)	То же	Во все стороны	Демонтировать вклю- чатель
8	Передняя стойка (правая и левая)	Через отверстие све- та	Вниз	Поднять автомобиль
9	Передний ложиерон (пра- вый и левый)	Через имеющиеся отверстия снизу (основное — овал- ной формы)	Вперед и назад	Поднять автомобиль
10	Передняя боковая попе- речина пола (правая и левая)	Через имеющиеся отверстия снизу и отверстие снизу	Вправо и влево	Поднять автомобиль
11	Внутренние поверхности дверей	Через имеющиеся отверстия	По всей поверх- ности дверей	Снять обивку дверей (аннотация: 1) пласт- массовые детали лег- ко ломаются; 2) не забыть стейло и его уплотнители)
12	Средняя стойка (правая и левая)	Через отверстие от демонтированного включателя света	Вверх и вниз	Демонтировать вклю- чатель
13	Кронштейны (четыре штуки) под домкратную проушину	Через полости, от- крытые сбоку	В объем полости	Поднять автомобиль
14	Передняя нижняя часть заднего крыла и арка ко- леса по стыку с крылом (правая и левая)	Вперед и вниз	Вперед и вниз	Открыть крышку ба- гажника, снять на- кладку справа над бензобаком, снять за- пасное колесо и дом- крат (для модели «2103» снять обивку)
15	Ложиерон багажника (ле- вый и правый)	Через отверстие в по- лу багажника	Вперед и назад	Открыть крышку ба- гажника, снять ков- рик (для модели «2103» снять обивку)
18	Усилитель крышки ба- гажника	Через отверстие в усилителе	Вправо и влево	Открыть крышку ба- гажника
17	Кронштейны нижних и поперечного реактивных рычагов задней подвески	Открыты сзади и сбоку	В объем полости	Поднять автомобиль
18	Порог (правый и левый)	Через имеющиеся отверстия в арке заднего колеса	Вперед по обе стороны	Поднять автомобиль, вынуть резиновую пробку
19	Задний ложиерон (пра- вый и левый)	Через имеющиеся отверстия	Вперед и назад	Поднять автомобиль
20	Днище и арки колес	Открыто	По всей поверх- ности	»

ся при колебаниях температуры и вкращениях, которые повреждают резину и ираку и не быть токсичным и пожароопасным.

Существует много составов, так или иначе соответствующих этим «должкам» и «ис». Наиболее известные разновидности «Тектила» — их около восьмидесяти. Отечественная промышленность выпускает пока ограниченный ассортимент

составов и мастей, предназначенных для антикоррозионной защиты кузова. Единственным изготовляемым у нас и пригодным для «внутреннего» употребления можно пока считать лишь состав ИГ-218Б (ТУ 38-101-427-74), известный под названием «Маспик». Выпускает его Оренбургский нефтемашиностроительный завод, в количестве, явно не соответствующем потребностям.

Автомобиль «Москвич» моделей «408» и «412»

Позиция на рисунке	Узлы	Направление впуска состава	Характер распыления	Подготовительные работы
1	Поверхность за фарой	Снаружи	По всей поверхности	Снять декоративную пластину
2	Полость капота со стороны петь	Через окна	Во все стороны	Поднять капот
3	Полость в задней части переднего крыла (справа и слева)	Через отверстие в шпильке переднего крыла	То же	Поднять автомобиль, демонтировать колеса, просверлить отверстие в шпильке ил снять его
4	Стойка передней двери (правая и левая)	Через отверстие в твердого включателя для света	Вниз и вверх	Демонтировать включатель
5	Внутренняя поверхность передних и задних дверей	Через окна во внутренних панелях или сверления	По всей поверхности	Снять обшивку дверей или просверлить отверстия в торце
6	Средняя стойка кузова (правая и левая)	Через отверстие включателя света	Вниз	Демонтировать включатель
7	Задняя стойка кузова (правая и левая)	Из багажника через имеющиеся отверстия	Вперед и назад	Снять обшивку багажника
8	Полость усилителя крыши багажника (по периметру)	Через имеющиеся отверстия	Во все стороны	Поднять крышку багажника
9	Углубление багажника (справа и слева)	Из багажника	То же	Снять защитный коврик к обшивке багажника
10	Усилитель багажника	Через имеющиеся отверстия	Слева, справа	Снять коврик багажника
11	Передняя поперечина (под радиатором)	Через отверстие для лусковой рукоятки	Вправо и влево	Поднять автомобиль
12	Передний лонжерон (правый и левый)	Через имеющиеся отверстия и открытый торец	Вперед, назад	Просверлить отверстия
13	Балка передней подвески	Через имеющиеся отверстия	Во все стороны	Поднять автомобиль
14	Поперечина	Через отверстие	Вправо, влево	Просверлить отверстия
15	Задняя поперечина	Через имеющиеся отверстия	Во все стороны	Поднять автомобиль
16	Усилители пола (правый и левый)	То же	Вперед, назад	Просверлить отверстия
17	Задний лонжерон (правый и левый)	Через имеющиеся отверстия	Вдоль лонжерона вперед, назад	Просверлить отверстия
18	Задняя поперечина кузова	Из багажника через имеющиеся отверстия	Вправо, влево	Снять коврик и обшивку багажника
19	Порог кузова (правый и левый)	Через имеющиеся отверстия в арке заднего колеса	Вперед	Поднять автомобиль, демонтировать колеса, снять заглушку
20	Днище и арии колес	Открыто	Всю поверхность	Поднять автомобиль

Автомобиль «Запорожец» ЗАЗ-966 и 968

Позиция на рисунке	Узлы	Направление впуска состава	Характер распыления	Подготовительные и последующие работы
1	Поверхность за фарой	Открыто	По всей поверхности	Снять фары
2	Передняя стойка (справа и слева)	Через отверстие	Вверх, вниз	Просверлить отверстия, установить заглушки
3	Внутренняя поверхность дверей	Через имеющиеся отверстия или через сверления	По всей поверхности	Снять обшивку или просверлить отверстия, установить пластмассовую заглушку
4	Задняя боковая панель (правая и левая)	Через отверстие	То же	То же
5	Полость между задним крылом с боковой панелью	Открыто	Вдоль	Поднять автомобиль
6	Порог кузова (правый и левый)	Через отверстие в арке колеса	Вдоль	Демонтировать колеса, снять заглушку
7	Передний усилитель днища	Через отверстие	Вдоль	Просверлить отверстия
8	Днище к арии колес	Открыто	По всей поверхности	Поднять автомобиль

лат на СТОА. Почему мы считаем, что на сервисной станции? Потому, что пока невозможно купить требуемый препарат (ИГ-218Б), ни обеспечить качество состава в нужные места и надлежащим образом.

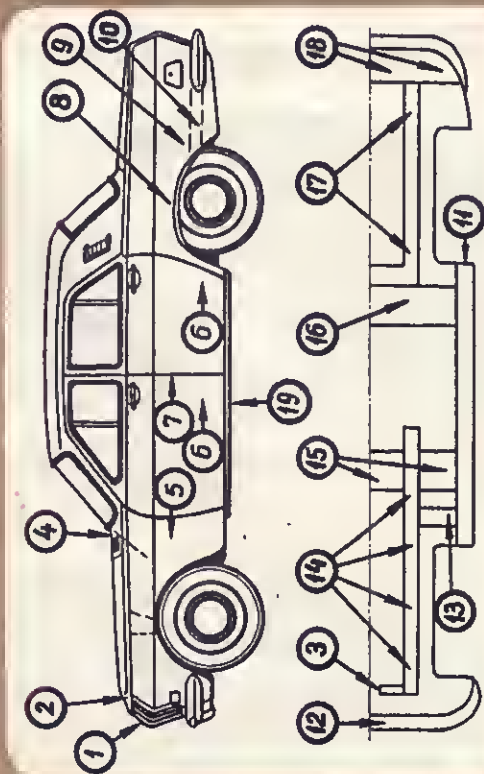
Как часто требуется подобная, не будем скрывать, достаточно сложная и неидеальная обработка? Милые науки, подпрелекное практикой. — раз в два-три года, в зависимости от условий эксплуатации.

Этот материал мы предназначаем для трех категорий читателей — работников служб сервиса, предприятий и организаций, занимающихся производством средств автосервиса, и непосредственно для владельцев машин.

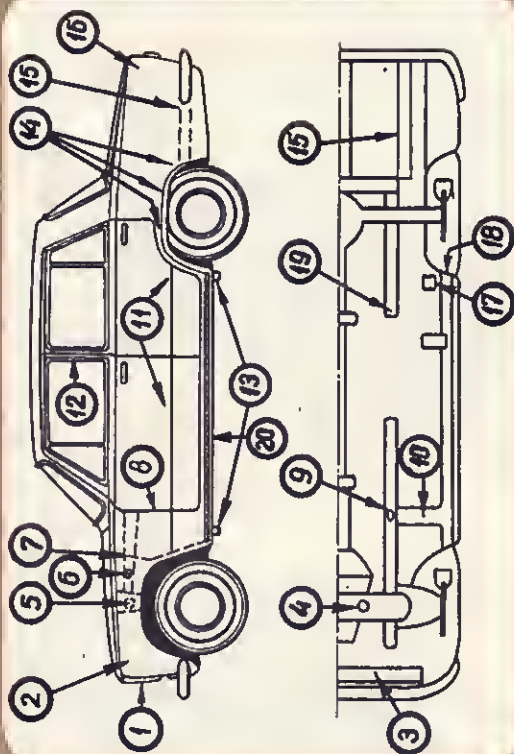
Редакция рассчитывает на то, что система автотехобслуживания широко возьмет на вооружение опыт СТОА, первыми начавших наносить антикоррозийное покрытие на внутренние поверхности кузовов, а нефтехимическая промышленность изыщет возможности для удовлетворения потребностей в составах типа ИГ-218Б.

Что касается автолюбителей, то сведения, которые они здесь почерпнут, не только расширят их кругозор (что уже само по себе полезно), но и помогут им грамотно эксплуатировать кузов, контролировать выполняемые на СТОА работы. Не исключено, что достаточно большие гаражные кооперативы своими силами оборудуют пункты для нанесения антикоррозионного покрытия.

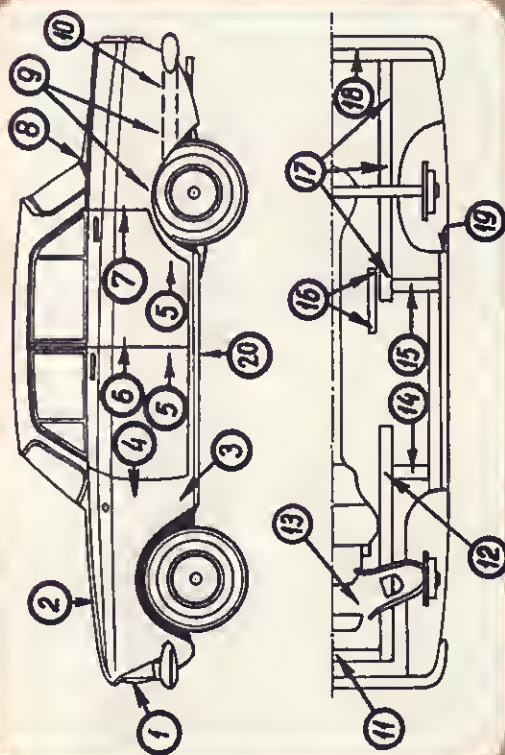
Пояснения к схемам смотрите в соответствующих таблицах на предыдущих страницах



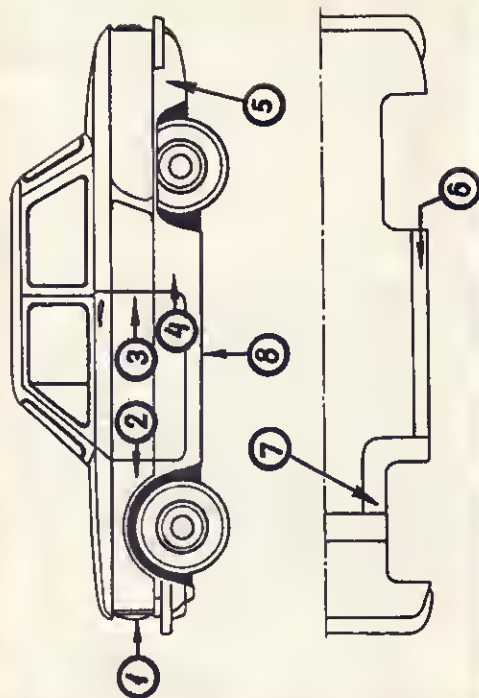
«Волга» ГАЗ-24



«Жигули» ВАЗ-2101, ВАЗ-21011, ВАЗ-2103



«Москвич» модели «408» и «412»



«Запорожец» ЗАЗ-966 и 968

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ

Статью о специализированных автомобилях читайте на стр. 13



Рефрижератор ЛумЗ—890Б для перевозки скоропортящихся продуктов в охлажденном или замороженном состоянии. Грузоподъемность — 3,5 т. Изготовитель — луцкий автомобильный завод.



Фургон ИЖ—2715 грузоподъемностью 350 кг для транспортировки мелких партий грузов. Изготовитель — ижевский автомобильный завод.



Фургон ТАЗ—943 грузоподъемностью 2 т для доставки хлебобулочных изделий. Изготовитель — тартуский опытный завод ремонта автомобилей.



Цистерна АЦПТ—6,2 емкостью 6200 л для перевозки молока. Изготовитель — вологодский завод мясо-молочной промышленности.



Мебельный фургон ГЗСА—893А грузоподъемностью 2 т. Изготовитель — горьковский завод специализированных автомобилей.



Фургон ГЗСА—947 для перевозки почты по плохим дорогам. Изготовитель — горьковский завод специализированных автомобилей.



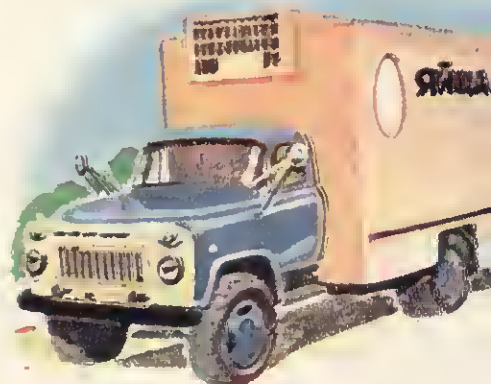
Санитарный легковой автомобиль ГАЗ—24-03. Изготовитель — горьковский автомобильный завод.



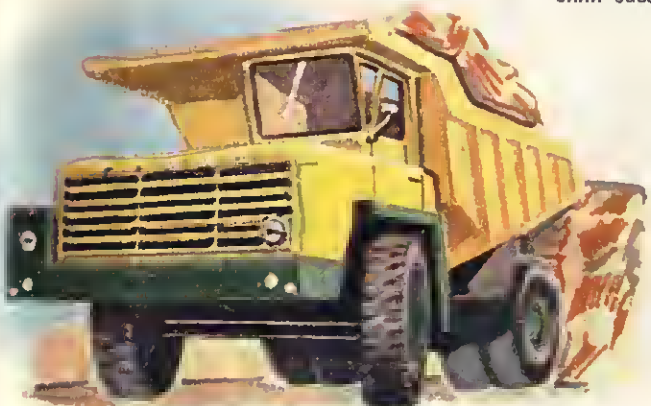
Лесовоз МАЗ—509, предназначенный для вывоза леса в хлыстах. Грузоподъемность — 20 т. Изготовитель — минский автомобильный завод.



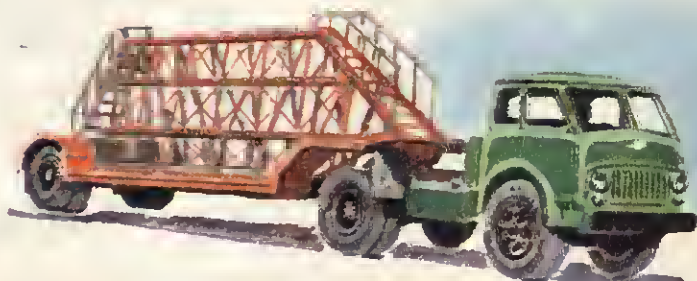
Автопоезд-цементовоз С—853 грузоподъемностью 8 т. Изготовитель — прилукинский завод строительных машин.



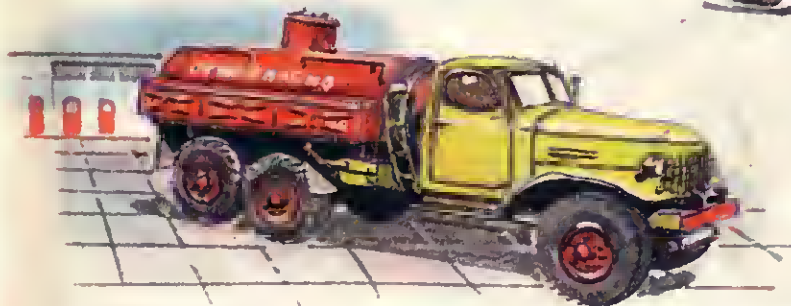
Автомобиль модели «3716» грузоподъемностью 2,1 т для перевозки лиц и суточных чыплят. Изготовитель — шумерлинский завод специализированных автомобилей.



Карьерный самосвал БелАЗ—548А грузоподъемностью 40 т. Изготовитель — белорусский автомобильный завод.



Автопоезд-панелевоз для транспортировки панелей строящихся зданий в составе тягача и полуприцепа ИАМИ—790 грузоподъемностью 16 т. Изготовитель — смеланский электромеханический завод имени Шевченко и московский экспериментально-механический завод.



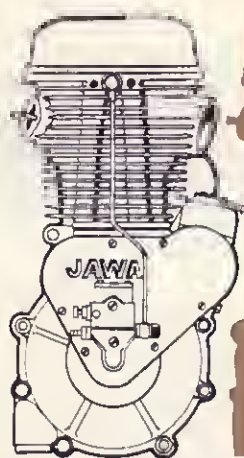
Топливозаправщик АЦМ—4-157К с цистерной емкостью 4040 л. Изготовитель — харьковский завод транспортного машиностроения имени Малышева.



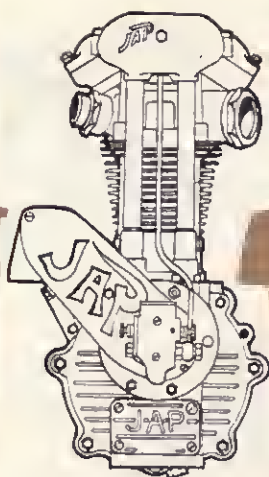
Сельскохозяйственный самосвал ЗИЛ-ММЗ—554 грузоподъемностью 4 т. Изготовитель — мытищинский машиностроительный завод.



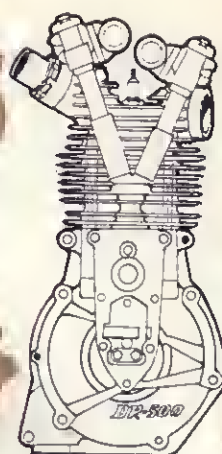
Прицеп-тяжеловоз ЧМЗАП—5523 грузоподъемностью 20,25 т для транспортировки тяжеловесных грузов и транспортных средств. Изготовитель — челябинский машиностроительный завод авто-транспортных прицепов.



Двухклапанная ЯВА-890 (ЧССР) — самый распространенный сегодня мотор для тренировочного мотоцикла.



Двухклапанный ЖАП (Англия) выпускается сорон шесть лет.



Четырехклапанный «Вернеке ДР-500» (ФРГ), где клапаны приводятся норотни ми наклонными штаигами.

Четыре больше, чем два?

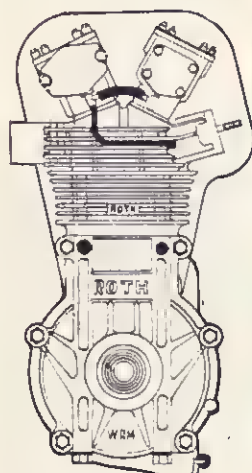


Тренировый мотоцикл ЯВА-890.

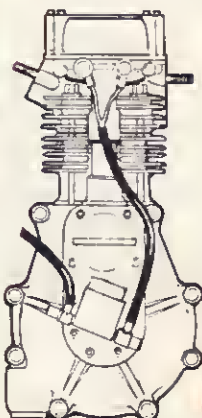


Художник А. Захаров

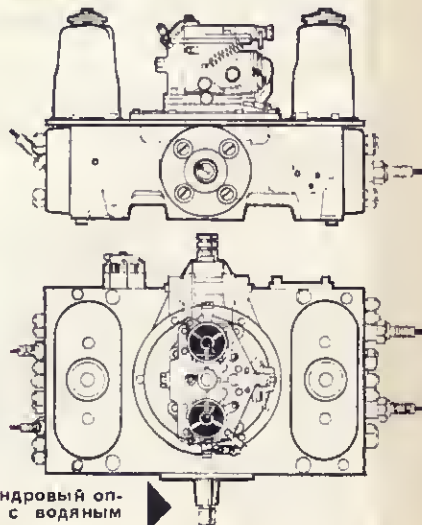
Головки цилиндров с четырьмя и двумя клапанами.



Четырехклапанный «Рот» (ФРГ) оснащен двумя распределительными валами, вращение им сообщает зубчатый ремень.



Четырехклапанный «Веслейк» (Англия) со штанговым приводом клапанов.



Двухтактный четырехцилиндровый оппозитный «Кейниг» (ФРГ) с водяным охлаждением.

Мотоциклы в трековых гонках, по нашим представлениям, — что-то устоявшееся, определенное. Если в кроссе или на кольцевых соревнованиях год от года идет рост мощностей, быстрые технические развитие машин, то в треках многие годы можно видеть неизменные конструкции, один и те же двигатели с одними и теми же показателями. В течение почти тридцати с лишним лет в трековых гонках господствовали английские двигатели ЖАП, конструкция которых с 1930 года практически не менялась. Затем их потеснили более современные чехословацкие мотоциклы и моторы ЭСО, получившие в 1966 году марку ЯВА. Но в техническом отношении двигатели этих машин с 1954 года также изменились мало. А зачем что-то менять? — говорили специалисты. Вспиднее и так не удастся полностью использовать мощность двигателя, а потому нет смысла стремиться к дальнейшей его форсировке. До поры до времени это было действительно так. Но соревнования на тренах, как и любой другой вид мотоспорта, не стоят на месте. Получившие за последние годы, с учреждением чемпионата мира, большое развитие гонки на 1000-метровой дорожке с длинными прямыми участками потребовали двигателей большей максимальной мощности. Гонки по льду, где 28-миллиметровые шины, врезающиеся в поверхность дорожки, обеспечивают надежное сцепление, также предъявили повышенные требования к мощности двигателя. А в конце концов уже выяснилось, что большее количество лошадиных сил (при иномоторе изменении стиля езды) вовсе не противопоказано и спидвею. Не удивительно поэтому, что конструкторы двигателей стали искать пути повышения мощности.

Перед ними стояли нелегкие задачи, поскольку трековые мотоциклы класса 600 см³ довольно специфичны. В интересах удобства маневрирования на поворотах машина должна быть максимально легкой, а ее двигатель — узким в нижней части. Таким образом, моторы с двумя цилиндрами и более сразу «вышли из игры». Кроме того, трековый двигатель должен иметь по возможности малую высоту и низкий центр тяжести — тогда машина легче «укладывается» в поворот. Между тем два распределительных вала в головке хотя и могут обеспечить прирост мощности, но сильно утяжеляют верхнюю

часть мотора. Вот почему наиболее известные моторы ЯВА и ЖАП сделаны одноцилиндровыми со штанговым приводом клапанов. У последнего цилиндра и головка выполнены из стали (в ие из алюминия) и снабжены сравнительно короткими ребрами. Поскольку в спидвее и гонках по льду каждый заезд состоит из четырех кругов, в топливом служит метиловый спирт, обладающий высокой скрытой теплотой испарения, то опасаться перегрева в таких условиях не приходится.

Какие же пути избрали конструкторы в погоне за увеличением мощности? О. Лантенхаммер из ФРГ, заклятый соперник конструкторов моторов ЖАП, делает их более короткоходными, оснащает клапаны шпильными пружинами вместо обычных винтовых, заменяет стальной шатун более легким, алюминиевым. В итоге двигатель (и после этого кесет обозначение ОЛ-ЖАП) получается быстройходней и развивает мощность на 7 л. с. больше. Между прочим, Лантенхаммер реконструирует и моторы ЯВА.

Его соотечественник И. Дриш создал совершенно новый двигатель «Вернеке-ДР500». У него высоко поднятый в нагнетере распределительный вал и поэтому коротенькие штанги привода клапанов. Малые вес и инерция шатун позволили безболезненно работать с числом оборотов 7—8 тысяч в минуту, а компактный кривошипный механизм и стальной цилиндр сделали «Вернеке» самым легким в мире мотором для трека. Он весит около 23 кг, в то время как ЯВА — 38 кг, а ЖАП — 31 кг. Этот двигатель и тому же рекордсмену по скорости — полной высоте «Вернеке» равна 500 мм против 505 мм у ЯВЫ и 525 мм у ЖАП.

Популярный двигатель ЯВА, который существует как в короткоходной (для спидвея и гонок по льду), так и в длинноходной (для гонок на 1000-метровых треках) модификациях, славится высокой надежностью и долговечностью. Он сравнительно дешев, так как выпуск его организовывал в значительно большем масштабах, чем других моторов (их делают всего по десять — двадцать штук в год). С учетом этого некоторые конструкторы пошли по пути создания «гибридов» с использованием моторов ЯВА. Так, мастерские «Веслейн» и «Стрийт» (Англия), «Рикссон» (Швеция), «Джоллк» (Австралия) берут от ЯВЫ «низ» двигателя и ставят на него собственные цилиндры и головку с четырьмя, а не двумя клапанами на цилиндр.

Сама по себе такая конструкция не нова. Переход на четырехклапанную схему в четырехтактных двигателях мотоциклов для кольцевых гонок состоялся уже несколько лет назад. Какие преимущества он дает? Прежде всего, уменьшаются масса клапанов и их инерция, вследствие чего удается повысить число оборотов до 8—9 тысяч в минуту. Кроме того, переход на четырехклапанную схему позволяет улучшить наполнение цилиндра горючей смесью благодаря увеличению пропускной способности каналов. В результате мощность возрастает на 5—9 л. с.

В блокнот любителям спорта

Опыт постройки четырехклапанных гоночных двигателей для автомобилей и мотоциклов показывает, что наилучших результатов можно добиться при плоской форме камеры сгорания, когда малый угол между стелями впускного и выпускного клапанов. У гоночного автомобильного мотора «Феррари» он равен 20°, в то время как у традиционных трековых конструкций составляет: у ЖАП — 88°, ЯВЫ — 80°, «Вернеке» — 50°. Следовательно, четырехклапанная головка с малым углом развала клапанов обещает получить очень компактный, а главное — легкий узел. При этом можно даже пойти на уступку в головке двух кулачковых валов без особого риска прогнать в весе. Так сделано у двигателей «Рот» (ФРГ) и ЭРМ-ЯВА (Швеция), причем у первого привод валов осуществляется зубчатым ремнем, а у второго — цепью.

Для полноты картки надо отметить и мотор английской мастерской «Веслейн», который наряду с вариантом головки для ЯВЫ в небольших количествах делает полностью четырехклапанный двигатель со штанговым приводом. Этот мотор получился очень компактным и легким, к, что самое главное, на его счету уже есть высокие результаты в чемпионатах мира, в частности первое и второе места в финале 1978 года.

Таково положение дел на сегодня. А завтра? Уже известно, что завод ЯВА, который несколько лет назад освоил выпуск длинноходной модификации (ЯВА-882) для гонок по 1000-метровой трассе, разработал и испытал новый двигатель с четырехклапанной головкой. Завод «Веслейн» уже модернизировал свой четырехклапанный двигатель, подняв его мощность с 58 до 75 л. с. Но, пожалуй, наиболее интересное применение на трековых мотоциклах лодочного двигателя «Кёнкинг», о котором следует рассказать особо.

Это оппозитный четырехцилиндровый мотор с водяным охлаждением. В отличие от известных нам «трековых» двигателей он не четырехтактный, а двухтактный. Смесью распределяется посредством дросельного золотника, приводимого зубчатым ремнем. «Кёнкинг» очень компактен, без труда вписывается в традиционную раму треновой машины и вместе с радиатором, четырьмя глушителями и другим оборудованием весит 32 кг — лишь на 1 кг больше «старинных» ЖАПов. Это важное достоинство, не говоря уже о мощности, в полтора с лишним раза превышающей показатели ЯВЫ.

На мотоцикле мотор «Кёнкинг» стоит так, что два цилиндра обращены вперед к два назад, а передняя на заднее колесо осуществляется, как обычно, цепью. Такое расположение тоже не ново. В 20-е и 30-е годы на гравельных гонках широко применялись специальные мотоциклы «Дуглас», чьи двухцилиндровые оппозитные моторы акалогичным образом монтировались в раме.

Пона у «Кёнкинга» лишь одна сомнительная, с точки зрения Международной мотоциклетной Федерации, черта. Ввиду двухтактности, он менее эффективен для торможения. В связи с этим намечено на осеннем конгрессе обсудить вопрос о разрешении применять на трековых мотоциклах с такими двигателями тормоза.

Примеры «Кёнкинга» к «Веслейна», ЭРМ и «Вернеке», «Рота», «Рикссона» показывают, что многолетнему застою в конструкции трековых моторов приходит конец. Лед тронулся. И это уже наглядно видно по результатам чемпионатов мира в спидвее и на 1000-метровой трассе, где четырехклапанные двигатели начинают брать верх над традиционными двухклапанными.

Л. ШУГРОВ,
инженер

Технические характеристики двигателей
для трековых мотоциклов класса 500 см³

Марка двигателя	Год выпуска	Диаметр цилиндра, мм	Ход поршня, мм	Число клапанов	Диаметр смеси-тельной камеры, мм	Параметры, мм	Степень сжатия	Мощность, л. с.	Число об/мин
ЖАП	1830	80	89	2	27	14	14	38	8300
ЖАП	1948	80	99	2	27	14	14	48	8500
ЖАП	1860	80	98	2	32	14	14	50	8500
ОЛ-ЖАП	1873	84	88	2	32	14	14	57	7400
ЭСО-С45	1954	88	82	2	35	14	14	49	8000
ЯВА-890	1885	88	82	2	35	14	14	52	8000
ЯВА-882	1970	88	81,5	2	35	13	14	54	7000
«Рикссон-ЯВА»	1875	88	82	4	35	14	14	—	—
ЭРМ-ЯВА	1875	88	82	4	35	14	14	—	—
«Джоллк-ЯВА»	1872	88	82	4	35	14,5	14,5	80	8000
«Вернеке-ДР500»	1872	84	90	2	32	—	—	7000	7000
«Веслейн»	1874	88	88	4	4	—	—	58	8000
«Рот»	1873	—	—	—	40	14	14	72	8300
«Кёнкинг»	1875	54	54	—	42	85	85	85	8600



Все больше приверженцев у этих машин. И, естественно, все больше вопросов в редакционной почте. В частности, автолюбители И. Спирidonov из Махачкалы, Л. Костиков из Ставрополя, К. Сумский, В. Козлов из Барнаула и другие просят рассказать, какие новшества внедрены в последнее время на «москвичах» ижевского производства. Поэтому мы пригласили выступить на очередном «заседании» Клуба «Автолюбитель» главного конструктора завода В. А. АБРАМЯНА. Вот что он сообщил.

Изменения, которым подвергся в конце предыдущего года и в начале нынешнего ижевский «Москвич», были направлены на дальнейшее повышение его надежности, безопасности, долговечности и других потребительских качеств.

Эти нововведения, а их более двадцать, не бросаются в глаза, поскольку не затрагивают внешности машины, а некоторые вообще скрыты от взора.

Начнем с салона. Сразу обращает на себя внимание новая панель приборов (рис. 1). Она травмобезопасна благодаря тому, что изготовлена из пенополиуретана и покрыта сверху черной матовой пленкой. В ее окнах заняли свое место комбинация приборов (рис. 2) с дополнительной лампой ручного тормоза, вещевого ящика и кассета с индивидуальным замком, в которую

вставлен новый, самый совершенный из всех применяемых на отечественных автомобилях, радиоприемник «Урал-авто-2» (рис. 3). Он имеет шесть диапазонов и может питаться как автономно (вне автомобиля) от блока с шестью элементами, так и от бортовой электросети машины. Под кассетой разместились в травмобезопасном кожухе щиток с рукоятками управления крышами воздухозаборников к краем отопителя, а также сам отопитель.

Защитить водителя от травмы при возможном лобовом столкновении автомобиля призывает мягкая накладка на ступице руля и складывающаяся колонка. При ударе о рулевое колесо вал войдет внутрь трубы, соединенной с ним посредством шлиц. Энергия удара при этом расходуется на деформацию выступов трубы.

Закрывают теперь мягкими пенополиуретановыми накладками некоторые металлические поверхности в салоне — подоконная панель на дверях и боковые стойки (рис. 4). Кстати, на стойках теперь находится плафоны, заменившие потолочный светильник. Также из пенополиуретана отформованы закрепленные на дверях подлокотники (рис. 5).

Водителю окажет хорошую услугу сигнализатор, показывающий, что включен ручной тормоз (рис. 6). Если задние колеса заторможены, на приборном щитке горит красная лампа.

Для освещения моторного отсека

Что нового в ижев- ском «Москвиче»



Рис. 1. Травмобезопасные панель приборов и накладка на ступицу руля.

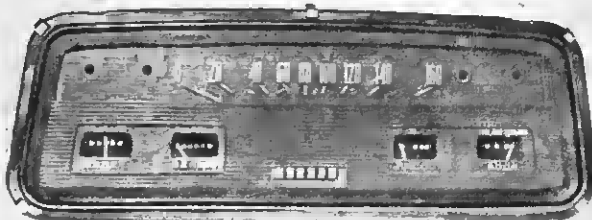


Рис. 2. Комбинация приборов.



Рис. 3. Радиоприемник «Урал-авто-2».

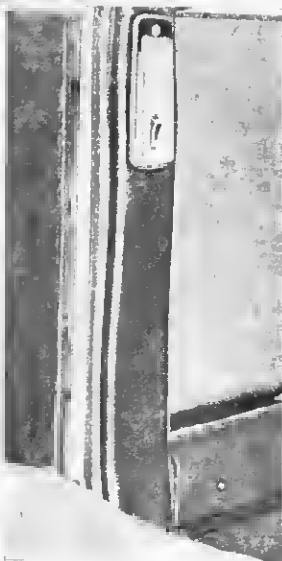


Рис. 4. Мягкие накладки на дверях и стойках с плафонами.

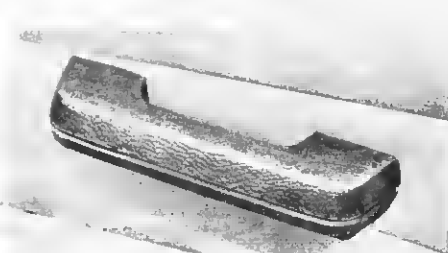


Рис. 5. Подлокотники.

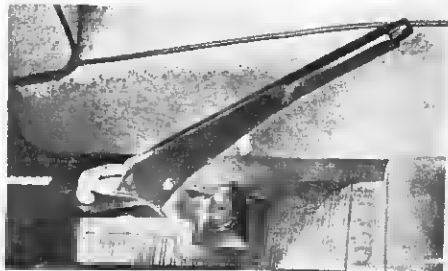


Рис. 6. Выключатель сигнальной лампы ручного тормоза.

служит лампа (рис. 7) с выключателем, позволяющая в большинстве случаев обойтись без «переноски».

Стали более приятными «голоса» у звукового сигнала и двигателя, в систему выпуска которого входит более эффективный, чем прежде, глушитель (рис. 8). Заметно облегчен пуск в холодное время — благодаря применению нового, более мощного стартера СТ-117А и батареи увеличенной емкости (БСТ-55).

Одним из самых крупных усовершенствований машины является повышение долговечности двигателя. Теперь он будет служить не менее 140 тысяч километров без капитального ремонта. Это на 11% больше, чем у старого мотора. Новый двигатель можно узнать по букве «Э», выбитой на картере (рис. 9).

Большую устойчивость придает машине задний мост, обеспечивающий уширенную колею (1270 мм вместо 1237 мм).

Из других новшеств упомянем клямки на бамперах, торсионы на петлях крышки багажника, более длинные (330 вместо 300 мм) щетки стеклоочистителя, омыватель ветрового стекла, снабженный двумя жиклерами вместо одного двухструйного.

Совершенствование «Москвича», выпускаемого в Ижевске, будет продолжено и в дальнейшем. Информацию об этом читатели журнала получают в следующем году.



Рис. 7. Поднапотная лампа.



Рис. 8. Глушитель.



Рис. 9. Маркировка двигателя с повышенным моторесурсом (отлична — буква «Э»).



Чемпионат СССР по автотурризму (автомобили группы 1)

Личный зачет. 7-й класс (ВАЗ—2101 и ВАЗ—21011): 1. К. Гирдаускас — И. Сагаускас (Литовская ССР); 2. М. Монвила — Р. Стинт; 3. М. Посул — В. Тоуарт; 4. О. Эллеман — М. Арумээл (все — Эстонская ССР); 5. Э. Сингуринди — А. Кузьмин (Ленинград); 6. А. Козырчинов — Г. Козырчикова (РСФСР). 8-й класс (ВАЗ—2103 и «Москвич—412»): 1. С. Брундза — Э. Повняйтис (Литовская ССР); 2. А. Рейманис — А. Звингевитц (Латвийская ССР); 3. Х. Оху — Т. Диенер; 4. В. Грюнберг — А. Тимуск; 5. Э. Кабраль — У. Лаанеотс (все — Эстонская ССР); 6. И. Болших — И. Болших (Молдавия). 10-й класс (ГАЗ—24): 1. В. Ханнинкайнен — М. Паас; 2. У. Армей — А. Ворман; 3. Р. Крым — Т. Похл (все — Эстонская ССР); 4. Я. Янсон — А. Бушманис; 5. Я. Кирштейнс — А. Гуделкс (все — Латвийская ССР); 6. В. Шибанов — А. Скороделов (РСФСР).

Командный зачет: 1. Литовская ССР; 2. Латвийская ССР; 3. Москва; 4. РСФСР; 5. Украинская ССР; 6. Ленинград.

Чемпионат СССР по картингу

Личный зачет. 2-й класс (125 см³), юниоры. 1. В. Тихомиров (Москва); 2. М. Федоров; 3. А. Деметьев (оба — Ленинград); 4. Р. Васадазе (Грузинская ССР); 5. М. Киви (Эстонская ССР); 6. В. Селюченко (Украинская ССР). 1-й класс (125 см³ без коробки передач): 1. А. Зайцев (Москва); 2. Р. Анопов (Грузинская ССР); 3. Е. Анннеев (Молдавия); 4. В. Демис (Латвийская ССР); 5. Р. Хидешели (Грузинская ССР); 6. А. Таснин (Москва). 2-й класс, национальный (125 см³ с коробочной передачей): 1. А. Заградин (Ленинград); 2. В. Чуваев (Курск); 3. А. Хачатрян (Армянская ССР); 4. С. Ванулов (Ленинград); 5. В. Карелов (Москва); 6. В. Калачев (Курск). 3-й класс, международный (125 см³ с коробочной передачей): 1. М. Рябчиков; 2. П. Бушлянов; 3. М. Густешов; 4. В. Гудков (все — Москва); 5. А. Синегубов (Новосибирск); 6. О. Трегубов (Москва).

После выступления журнала

«Автотуризм—радость или огорчения?»

Под таким заголовком («За рулем», 1976, № 5) были опубликованы материалы М. Львова и Л. Шувалова о серьезных недостатках в обслуживании автотуристов на платных стоянках, турбаз и в кемпингах.

Как сообщил редактор заместитель председателя Центрального совета по туризму и экскурсиям И. Латышев, в виллинском кемпинге «Ласточка» построены камера хранения, прачечная, расширена стоянка для автомобилей, ряд четырехместных комнат переделан в двухместные. Решается вопрос об оборудовании территории кемпинга канализацией.

Кемпинг в Гурзуфе не принят в эксплуатацию в связи с задержкой строительства инженерных сетей.

В запорожском кемпинге проведена реконструкция столовой и кафе, построены дополнительные складские помещения, кухня для самостоятельного приготовления пищи, кодовый санитарный блок к танцевальной площадке.

К сожалению, в ответе ничего не сказано о турбазе «Черноморский дельфин», которая, как заявил в свое время Центральный совет по туризму и экскурсиям, должна принимать авто- и мототуристов. Случайно ли это?

Командный зачет. 1. Ленинград; 2. Москва; 3. РСФСР; 4. Грузинская ССР; 5. Украинская ССР; 6. Армянская ССР.

Чемпионат СССР по мототуризму

250 см³: 1. П. Рудев (Ленинград); 2. В. Кавинов (Украинская ССР); 3. А. Овчинников (Москва); 4. Г. Моисеев (Ленинград); 5. Ю. Худяков; 6. В. Арбеков (оба — Молдавия); 350 см³: 1. В. Краснощев (Украинская ССР); 2. В. Арбеков (Молдавия); 3. А. Грайф (РСФСР); 4. В. Черников; 5. П. Денек (Украинская ССР); 6. А. Котелов (РСФСР). 500 см³: 1. В. Худяков (Ленинград); 2. В. Овчинников (Украинская ССР); 3. Ю. Егоров; 4. В. Корнеев (оба — РСФСР); 5. И. Ефимов (Молдавская ССР); 6. В. Мешалкин (Молдавия); 750 см³ с коляской: 1. С. Щербинин — С. Лыжин (РСФСР); 2. Е. Ичипоренно — В. Погаиновский (Украинская ССР); 3. И. Гармай — И. Бондаренко (Велорусская ССР); 4. С. Филленков — А. Игнатев (Молдавская ССР); 5. В. Телегин — А. Карнаузов; 6. М. Тюленев — С. Белецкий (все — РСФСР).

Чемпионат СССР по нольцевым автомобильным гонкам

Гоночные автомобили. Формулы 1 и 2: 1. В. Греков (Краснодар), «Эстония—16»; 2. Э. Марковский (Ленинград), «Эстония—16М»; 3. Ю. Теренецкий (Москва), «Москвич—Г5М»; 4. Г. Гребуадзе (Тбилиси), «Эстония — 16М»; 5. А. Савин (Ленинград), «Эстония — 16М»; 6. Л. Теесалу (Таллин), «Эстония—16М». Формула 3: 1. В. Барковский (Молдавия), «Эстония—16»; 2. Э. Гриффель (Таллин), «Эстония—19»; 3. Т. Напа (Таллин), «Эстония—18М»; 4. А. Ахматович (Минск), «Эстония—16»; 5. Р. Сарап (Таллин), «Эстония—16М»; 6. В. Глурджидзе (Тбилиси), «Эстония—16». Формула 4: 1. Т. Асмер (Таллин); 2. Э. Юрма (Таллин); 3. Л. Тамсаар (Таллин); 4. Р. Гудринс (Кандава); 5. В. Перунов (Ленинград); 6. Т. Теесалу (Таллин) — все на «Эстония — 15М».

Легковые автомобили группы А2. Класс 6 (до 1600 см³) и 10 (до 2500 см³): 1. Ю. Теренецкий (Москва), «Москвич—412»; 2. Л. Каверин (Молдавия), «Москвич—412»; 3. В. Трушин (Молдавия), ВАЗ—2103; 4. А. Погныш (Ижевск), «Москвич—412»; 5. Я. Лукьянов (Тольятти), ВАЗ—2103; 6. В. Гольцов (Ижевск), «Москвич—412». Класс 7 (до 1300 см³): 1. В. Богатырев (Тольятти); 2. Я. Лукьянов (Тольятти); 3. Ю. Крючков (Тольятти); 4. В. Анкула (Минск); 5. В. Мельбардзинс (Рига); 6. А. Дамбис (Рига) — все на ВАЗ—2101.

«Трофей заводов». После шести чемпионатов СССР по автоспорту из восьми, входящих в зачет, лидирует ВАЗ (64 очка); далее идут АЗЛК (59); ИЖ (35); ГАЗ (26); УМЗ (21); ТОАРЭ (16).

Заместитель председателя Крымского облисполкома В. Бараиновский пишет о том, что в Крыму сейчас имеется 36 платных автостоянок, в том числе 19 с правом прожигания. На большей части стоянок есть бытовые комнаты, очаги для приготовления пищи, питьевая вода, умывальники, туалеты. Областной совет общества «Автомобиллюбитель» через областные и республиканские советы уточнил в нынешнем году приблизительно число автотуристов, желающих провести отдых в Крыму, и совместно с отделами коммунального хозяйства разработал график их заезда и приема. Создана служба информации, которая имеет свои диспетчерские пункты в Чонгаре, Керченской переправе и на каждой автостоянке. В функции этих пунктов входит информация о наличии свободных мест и выдача маршрутных листов на стоянки.

В соответствии с генеральным планом развития курортов Крыма как всесоюзной здравницы имеются ограничения на въезд автотуристов в зоны курортных городов и горно-лесные заповедники.

В ответе заместителя начальника ГАИ УВД Крымского облисполкома Ю. Михайлютенко сообщается, что приняты меры к улучшению информации автотуристов о местах отдыха. Пересмотрено расположение дорожных знаков в городах и поселках. Выясняются возможности организации дневных стоянок у торговых центров.

По представлению Госавтоинспекции облисполком обязал исполкомы местных Советов приморских городов и поселков изыскать возможности расширения сети автостоянок и увеличения вместимости существующих.

ХОРОШИЙ ЛИ ВЫ ВОДИТЕЛЬ ?

10 заданий для самопроверки

Наверное, почти каждый из нас, если только за рулем он в первый год, считает, что водит автомобиль достаточно хорошо. Так ли это на самом деле? Не расходитесь ли с общепризнанным ваше представление о том, что такое «хороший водитель». Этот небольшой тест, который был предложен автомобилистам в Польше, позволит вам устроить себе такую самопроверку. В нем всего десять заданий. Ответьте в каждом из них те ответы, которые сочтете правильными.

и по шивале, помещенной здесь, подсчитайте количество набранных очков. Сумма их покажет, что думают о вашем водительском мастерстве авторы теста. Конечно, их рвзюмв не есть научно обоснованное заключение о ваших способностях и возможностях. Но для вдумчивого, серьезного водителя и оно — еще один повод и критической оценке своего поведения на дороге, еще одно напоминание о необходимости постоянного совершенствования стиля езды.

1. Вы едете по прямой дороге, скорость на которой ограничена 80 км/час. Перед вами со скоростью 50 км/час движется грузовая автомобиль. Когда вы решаетесь его обогнать, то замечаете в зеркале заднего вида другой автомобиль, приближающийся с большой скоростью. Что вы делаете?

- А. Откажетесь от обгона и убавите «газ»;
Б. Откажетесь от обгона и притормозите;
В. Подадите сигнал поворота и начнете обгонять.

Г. Откажетесь от обгона и про-
сигналите правым указателем
поворота о том, что вас можно
обогнать.

2. В какой мере вы соблюдаете общее ограничение скоростей в городах и в населенных пунктах?

- А. Соблюдаете скрупулезно и поесеместно.
Б. Ездите немного ниже допустимой скорости.
В. Никогда не превышаете до-

зволненную скорость более чем
на 10 км/час.

Г. Превышает в зависимости от обстановки даже больше чем на 30 км/час.

3. По какой полосе вы предпочитаете двигаться на трехполосной дороге с односторонним движением?

- А. По средней полосе.
Б. По левой полосе.
В. По правой полосе.
Г. Меняете полосу в зависимости от ситуации.

4. Каким водителем вы себя считаете?

- А. Отличным.
Б. Хорошим.
В. Средним.
Г. Плохим.

5. Как вы подъезжаете по второстепенной дороге к главной?

- А. Тормозите в последний момент.
Б. Тормозите за 20 метров до перекрестка и приближаетесь к нему с уменьшенной скоростью.
В. Просто прекращаете подачу «газа».
Г. Тормозите за 30 метров до перекрестка и подъезжаете к нему с очень маленькой скоростью.

6. Сколько раз вас называла автоинспекция в течение последних трех лет (просечками в твоем, штрафах и т. д.)

- А. Более 10 раз.
Б. От четырех до 10 раз.
В. От одного до трех раз.
Г. Ни разу.

7. Вы едете по обледенелой дороге и внезапно замечаете перед собой препятствие, и тому же покрытию автотранспорта и в испуге состоянии. Как вы поступите?

- А. Затормозите ножным тормозом равномерно и осторожно.
Б. Примените торможение двигателем.
В. Осторожно затормозите ручным тормозом.
Г. Затормозите ножным тормозом, нажимая на педаль несколько раз через короткие промежутки времени.

В. Вы едете по извилистой дороге с избыточной скоростью. Вдруг вас обгоняет другой водитель, несмотря на то, что навстречу движется автомобиль. Как вы поступите?

Ответы на тест

ми других участников движения. Приспосабливаясь к конкретным ситуациям, вы стараетесь не подвергать себя опасностям и не создаете их для других водителей на дороге.

Если вы набрали от 37 до 56 очков. Вы принадлежите к хорошим, дисциплинированным водителям, хотя поддаетесь порой соблазну предпринять довольно рискованный маневр. Однако (вниматель!) если вы думаете, что всегда как-нибудь вывернетесь в критической ситуации, то вы переоцениваете свою опытность. Не полагайтесь на везенье и свой водительский стаж! Будьте поосторожнее.

Если вы набрали от 57 до 72 очков. Можете не соглашаться, но тест свидетельствует о том, что ваш способ вождения требует пересмотра. Вы ездите очень «остро», чересчур рискованно и быстро. Это грозит несчастным случаем и вам и другим участникам движения. Вы принадлежите к агрессивным, лихим водителям. Убавьте «газ»!

Если вы набрали от 73 до 88 очков. Хуже всего то, что вы, действительно, быстро реагируете на происходящее вокруг и довольно опытный в вождении. На первый взгляд вы можете показаться хорошим водителем. Поэтому вы порой и прибегаете к напрасному риску, играя своей судьбой. Ваша уверенность

Если вы набрали меньше 36. Вы прекрасный водитель, потому что никогда не полагаетесь только на свое везенье. Безопасность езды без самоуверенности для вас не пустая фраза, а единственно разумный способ управления автомобилем. Вы не стремитесь любой ценой отстоять свое первенство на дороге, а считаетесь с возможным ошибке-

- А. Притормозите.
- Б. Предупредите обгоняющего звуковым сигналом.
- В. Предупредите встречного светом фар.
- Г. Резко прибавьте скорость.

9. Многие водители руководствуются правилом: расстояние до автомобиля, который едет перед вами, должно в метрах равняться величине скорости. Как действуете вы?

- А. Стараетесь придерживаться этого правила.
- Б. Подъезжаете близко к транспортному средству, но внимательно наблюдаете за обстановкой перед ним.
- В. Едете на расстоянии, равном приблизительно половине того, что рекомендует приведенное правило.
- Г. Выдерживаете возможно большее расстояние.

10. На предлагаемые ниже вопросы ответьте «да» или «нет».

- Считаете ли вы, что дорожных знаков слишком много и часто они размещены неуместно?
- Считаете ли вы, что автоинспекция не всегда права?
- Считаете ли вы, что большинство водителей на придерживает правил движения?
- Считаете ли вы, что на скоростных автомобилях ездить безопаснее, так как легче обгонять другие машины?
- Часто ли вам мешают в езде другие водители?
- Часто ли, когда вы двигаетесь по левой полосе, вам приходится «утыкаться» в поворачивающего напелево и ожидать, пока путь для движения прямо освободится?
- Управляет ли вы автомобилем больше трех, но меньше семи лет?
- Считаете ли вы свою реакцию хорошей и быстрой?
- Случалось ли вам проскочить населенный пункт, не зная, что это именно тот, куда вы едете?
- Помогает ли вам в управлении автомобилем музыка, льющаяся из его радиоприемника?
- Размышляете ли вы за рулем о неприятностях, сложных проблемах и т. п.?

в себя, темпervмент топкают вас на небезопасные, рискованные маневры. Чаще пользуйтесь тормозами! И там, где есть в вас самих, и вашего автомобиля. Помните, что вы на дороге не один!

Шкала подсчета очков

Вопрос	А	Б	В	Г
1	6	4	8	2
2	2	3	4	8
3	2	6	4	5
4	8	6	2	4
5	6	2	5	4
6	8	6	4	2
7	6	4	3	2
8	2	4	5	8
9	4	6	2	5
10	каждое «да» — 2 очка, каждое «нет» — 0.			



Внимание — автопоезд!

Правила дорожного движения (пункт 177) предписывают: «На грузовых автомобилях с прицепами всех типов и полуприцепами над кабиной посередине должен устанавливаться опознавательный знак автопоезда — равнобедренный треугольник желтого цвета (сторона — 250 мм) с устройством для внутреннего освещения». Однако в последнее время на дорогах все чаще встречаешь вместо привычных треугольников над кабинами автопоездов другую сигнализацию — три оранжевых фонаря. В чем тут дело? Узаконена ли такая сигнализация? И если да, почему не остановиться на чем-либо одном?

А. ЛОБАНОВ

г. Харьков

Количество тягачей с полуприцепами и тяжелых автопоездов на дорогах нашей страны быстро увеличивается. Уже сейчас они перевозят почти треть грузов. А в начавшейся пятилетке с пуском КамАЗа их доля возрастет. Все это закономерно.

Автопоезд, как известно, менее маневрен, чем одиночный автомобиль. Кроме того, ему недостаточно широкие проезжие части, занимаемой даже самым широким его звеном. Полуприцепы и особенно прицепы «водят» из стороны в сторону даже при движении по прямой и сухой дороге. Уже при скорости 40 км/час эти отклонения могут достигать 0,6—0,7 м, а на разбитом покрытии или на поворотах будут еще большими. Таким образом, развезжаться «впритирку» со встречным автопоездом нельзя, необходимо заблаговременно обеспечить безопасный интервал. Для этого нужно издали видеть, что сближаешься с автопоездом, а не с одиночным автомобилем. Ночью и в непогоду это можно определить только по специальным светящимся опознавательным знакам. Вот почему они так важны.

Как решается этот вопрос в «моторизованных» странах Европы и Америки? По-разному. В Венгрии, например, применяются треугольники над кабинами. Их можно видеть на «фасадах» знакомых нам сочлененных автобусов «Икарус». В США автопоезд обозначают пятью фонарями, три из которых сгруппированы на крыше кабины, а два являются контурными и расположены на краях прицепа или полуприцепа.

В нашей стране Правилами дорож-

ного движения предусмотрен желтый светящийся треугольник над кабиной, но этим поиски более надежного опознавательного знака не ограничились.

По согласованию с Управлением ГАИ МВД СССР, прошел практическую проверку и другой знак, устанавливаемый сейчас на кабинах тягачей МАЗ, КрАЗ, КамАЗ, — три оранжевых фонаря в линию.

Для объективного сравнения эффективности двух опознавательных систем автопоезда в прошлом году в НИИ автоприборов были проведены специальные дорожные испытания. Их результаты показали, что ночью с ближним светом на встречных автомобилях дальность видимости и различимость знака из трех фонарей выше, чем треугольника. И чем больше расстояние между фонарями на крыше кабины (300 мм вместо 160 мм), тем больше дальность видимости и особенно различимость трех огней (350 метров вместо 240). Уровень видимости знаков, определяемый специальным прибором, при ночных испытаниях оказался в среднем на 30% выше для знака из трех фонарей, чем для светящегося треугольника. Он достаточно четко и безошибочно обнаруживается на значительном расстоянии и не только при фронтальном наблюдении, но и сбоку, чего нельзя сказать о треугольнике. Водители-испытатели отметили также, что при расстояниях между встречными автомобилями 200—300 метров треугольный знак можно спутать с другими огнями на автомобиле, например с фарой на крыше «скорой помощи».

После обсуждения результатов испытаний с ГАИ МВД СССР было принято решение о целесообразности применения в качестве опознавательного знака автопоезда трех оранжевых фонарей, расположенных в одну линию на крыше кабины автомобиля с расстоянием между центрами фонарей 150—300 мм. Включать их можно и днем. Это только повысит безопасность движения.

Поскольку сразу заменить все треугольники нереально, в ближайшие годы в нашей стране будет разрешено применение обоих типов опознавательных знаков. К концу пятилетия три фонаря постепенно вытеснят треугольный знак.

К. ЛЕВИТИН,
заведующий лабораторией
НИИ автоприборов, кандидат
технических наук

Фамильный жезл

Лежа на дне свежевырытой ямы, девочки клялись: «Если останемся в живых, пойдем на фронт. Пусть только лоскутки не взяты!» Им обоим было по восемнадцать. Обе — Лиды, обе выросли здесь, в одетой садами Черниговке, над которой сейчас гремели выстрелы. Стояло лето 1943 года. Наши армии пядь за пядью освобождали от оккупантов родную землю. Дошла очередь и до Черниговки.

Подруги остались живы. И на следующий же день пришли к намандованию расположившейся в селе воинской части.

Припадая к стенам и двери, металась по хате, спотыкалась об узлы и рыдала мать: ведь единственная дочь. Отец же сказал так: «Судьба не дала мне сына. Сам я стар уж воевать. Так что иди, Лиди, войной честию. А если что... Да нет, не должно быть!»

И стала Лидия Спивак солдатом, ре-

гулировщицей на военной автомобильной дороге (ВАД-15) 4-го Украинского фронта. Военные дороги! Всякое бывало. В самые трудные минуты — под огнем шквалом в Симферополе, под бомбежками на проселках Белоруссии и Польши, в горящем Барлине вспоминала она напутствие отца.

...Пожилая седая женщина перелистывает альбом с фотографиями. Время, как ему полагается, распорядилось девушками военных лет. Но ничто не в силах состарить память. И сквозь годы смотрят на нас наши прекрасные юные лица. Это фото военной регулировщицы у Бранденбургских ворот — младшего сержанта Лидии Спивак обошло множество журналов в нашей стране и за рубежом. Так ее запечатлел в мае победного 1945 года фронтовой фотокорреспондент Я. Рюмкин. Посмотрите, какая уверенность победителя в ее глазах. Отсюда, от стей рейхстага фашистские орды начали свой поход на восток. Здесь их и добились. Теперь все позади, и девочка из украинского села изящно взмахивает флажками.

Спустя много лет Лидия Андреевна получает письмо от сына Александра, воина Советской Армии: «Мама, сегодня я принял присягу. И мне кажется, не на два года, а на всю жизнь». Перечитав не один раз эти строки, она скажет себе, что теперь она не только бывший солдат, но и мать солдата.

«Донецк. Хозяйке Бранденбургских ворот» — так порой пишут Лидии Андреевне, и письма доходят. Все послевоенные годы живет она в столице шахтерского края. Окончила университет, преподает украинский язык и литературу. Муж ее, тоже бывший фронтовик, Сергей Федорович Овчаренко, учитель математики. Казалось, автомобильное дело останется лишь страницей в биографии матери. И вот — Александр.

Еще мальчишкой зачастил Саша в гараж соседней больницы. Домой возвращался чумазый и голодный. Потом — первые километры за рулем.

— Наследственное, наверно, — говорит мне Лидия Андреевна, открыв обложку книги, подаренной сыну в день демобилизации. На титульном листе его командир подполковник А. Жилин написал слова, обращенные к ней, матери: «Родителям — искренняя благодарность за воспитание слуги народного. Посоветуйте сыну работать в органах МВД».

А что советовать... Даже отпуска не отгуляв, пошел Саша работать в Госавтоинспекцию Донецка. Стал инспектором дорожного надзора.

До военной службы Саша окончил индустриальный техникум по специальности «техническое обслуживание и ремонт автотранспорта». Затем работал старшим механиком в гараже связи. Его хорошо знали в ГАИ как активного общественного инспектора. Возможно, это так бы и осталось увлечением, общественной нагрузкой, если бы не служба в армии.

В армии он выдержал первый экзамен. А после второго, в школе дорожных инспекторов, был зачислен в ГАИ. Жизнь экзаменует его и сейчас. Правда, Саше всегда везло с учителями. «А мне и с учеником везло, — говорит его наставник лейтенант Василий Саввич Лифер. — Хотя Саша работает в ГАИ лишь второй год, знакомство наше давнее. И я уверен, что выйдет из него хороший инспектор. Есть у него такие качества.



Мать и сын из дорог войны и мира: год 1945-й — регулировщица младший сержант Лидия Спивак в побежденном Берлине; год 1978-й — ее сын инспектор дорожного надзора ГАИ Александр Овчаренко несет дежурство на улицах Донецка.

Фото Я. Рюмкина и И. Пичахи



— Какие? — заинтересовалась я.
— Отзывчивость и беспокойство. Равнодушные люди в ГАИ не задерживаются. У нас служба, как говорится, ненормированная. Часто ни выходных, ни праздников. Не каждый таков выдержит. А Саша выдержит. Закалка у него хорошая, семейная, армейская. Мы соседи. А мама его, Лидия Андреевна, монах детства учила. Хозяйка...

8 Донецке я не раз слышала это слово. Имев так много значений, привлекательно к Лидии Андреевне звучит оно гордо. Хозяйка порядка, хозяйка слова. А вот в семье хозяйкой, пожалуй, старшая дочь Лариса. После тяжелой болезни Лидию Андреевну все опекать, начиная от сына и кончая десятилетним внуком Женей. И все-таки она хозяйка. Своего армейского. Это качество досталось ей от военной профессии. Оно ей пригодилось в школе. Эту способность воспитала она в детях. «Буду учиться в институте. Конечно, на вечернем отделении», — сказал как-то Александр. «Пора», — поддержала его мать. — Среднего образования сейчас, пожалуй, мало».

У Саши трудный участок — огромный отрезок Киевского проспекта, куда входят железнодорожная станция и автовокзал. Широкая, загруженная транспортными потоками магистраль соединяет город с аэропортом. Киевский проспект называют городскими воротами. Работать здесь непросто. Но, видимо, руководство ГАИ не без основания поставило у этих «ворот» Сашу Овчаренко.

— Перспективный парень, — отзывается о нем начальник ГАИ Анатолий Андреевич Слюсаренко.

— И собранный, — добавляет его непосредственный командир Игорь Андреевич Михайловский. — Понимаете, инспектор всегда на виду, и у водителя, и у пешеходов. Почти как артист. Должен знать назубок свою роль, соответственно держаться — быть подтянутым, вежливым. Бытует еще в отношении водителей к инспекторам что-то заведомо недоброжелательное. В этом доля и нашей вины. Порой ставим себя как бы судьей над провинившимся. Недостаток скромности. А эта черта ох как необходима в нашей профессии. У Саши она есть. Потому и участок дали ему трудный, с перспективой на будущий опыт.

Дорога — не единственный участок его работы. Во многих школах Донецка организовали внеклассные занятия по правилам движения. Вдуть их инспекторы ГАИ. Занимается с первокурсниками и Александр Овчаренко. Его уроки больше похожи на игру. «Мама посоветовала, — говорят Саша. — Малыш так лучше усваивают».

...Она и сейчас чувствует себя на посту. Из-за болезни пришлось расстаться со школой, но не с педагогической работой. Инструктор обкома ДОСААФ в наставном отделе военно-патриотического воспитания, она не отказывается ни от одной лекции, ни от одного выступления перед рабочими, студентами, дошкольниками. И как военными наградами, дорожит она грамотами и Почетным знаком ДОСААФ.

Для мира воспитала она тысячи учеников. На мирных дорогах управляет движением ее сын. И Лидия Андреевна спокойна. Она уверена в своем сыне.

Е. ЮДКОВСКАЯ,
специор «За рулем»

г. Донецк

Статистика Дорожных Происшествий

Информирует ВНИИ
безопасности дорожного
движения
МВД СССР

Из-за технической неисправности

Предпринятые в последние годы меры для повышения надежности транспортных средств в эксплуатации — урегулирование автохозяйств, расширение сети станций технического обслуживания, совершенствование конструкции и технологии изготовления автомобилей и мотоциклов, широкое внедрение средств диагностики не прошли бесследно. За истекшее пятилетие количество ДТП из-за технической неисправности транспортных средств сократилось почти на 25%, а доля в общем числе происшествий уменьшилась почти в полтора раза и колеблется в отдельных союзных республиках от 2,4% (Грузинская ССР) до 7,9% (Туркменская ССР).

Однково абсолютное количество ДТП из-за технической неисправности еще достаточно велико. Например, в Краснодарском крае в минувшем году по этой причине случилось 445 ДТП, при которых погибло 96 и ранено 439 человек, в Пермской области — соответственно 257, 46 и 200, в Одесской области — 148, 35 и 134. При этом следует отметить, что почти все эти происшествия можно было предотвратить, ибо возникали они в результате эксплуатации заведомо технически неисправных машин. В Краснодарском крае такие ДТП составили 95,2% от общего количества происшествий по причине технической неисправности транспорта, в Пермской области — 96,1%, в Одесской области — 99,3%. Практически все дорожно-транспортные происшествия этой категории возникли из-за халатного отношения водителей и руководителей автохозяйств к техническому состоянию машин.

Чаще всего аварии по технической неисправности случаются с грузовыми автомобилями — свыше трети всех происшествий этой категории. Количество ДТП, возникших из-за технической неисправности грузовых автомобилей, в 2,3 раза превосходит этот показатель у легковых автомобилей и в 2,7 раза — у мотоциклов, если считать из 10 тысяч транспортных средств каждого вида.

Происшествия из-за технической неисправности грузовых автомобилей, кроме того, отличаются наиболее тяжелыми последствиями. Как показывает статистика, в ряде республик из каждых 100 ДТП, связанных с неисправностью грузовиков, 24 кончатся смертельным исходом, при этом в них погибает в среднем 27 человек. Из 100 таких аварий на мотоциклах 17 заканчиваются смертельным исходом (18 погибших), а на легковых автомобилях — 14 (16 погибших).

Таким образом, приведенные здесь данные говорят, что для сокращения аварий из-за неисправности транспорта надо прежде всего улучшить техническое состояние грузовых машин. Правда, в последнее время отмечен

рост такого рода аварий с легковыми автомобилями и мотоциклами индивидуальных владельцев. Так что и здесь оснований для успокоения нет.

Какие же неисправности машин чаще всего приводят к авариям?

У грузовиков половина всех происшествий связана с выходом из строя элементов тормозной системы: поломкой деталей тормозного привода, повреждением шлангов и трубопроводов и т. д. Неисправности рулевого управления (увеличенный люфт рулевого колеса, поломка деталей рулевого привода, расхождение тяг рулевого привода к др.) и внешних световых приборов (неисправности или неправильная регулировка фар, неисправности стоп-сигналов, указателей поворота, габаритных фонарей) становились причиной соответственно 18% и 11% аварий от всех ДТП данной категории. В 8% случаев они вызывались поломками деталей ходовой части и в 7% — дефектами шин (изношенный протектор, взрыв покрышки).

Среди неисправностей легковых автомобилей также преобладают дефекты тормозной системы, хотя здесь они имеют несколько меньший удельный вес (40%). Но далее наибольшую опасность представляет неудовлетворительное состояние шин: 28% всех происшествий случается по этой причине. Еще 19% составляют аварии, вызванные неисправностями рулевого управления, 9% — ходовой части, 6% — приборов освещения.

Совершенно кня картина у мотоциклистов. Тут наиболее распространенным дефектом является неисправность внешних световых приборов (43%). Треть всех ДТП возникает из-за дефектов тормозов, десятая часть — из-за неисправностей ходовой части. На долю шин и рулевого управления приходится соответственно 7% и 5% всех ДТП.

Таким образом, статистика свидетельствует, что степень надежности одних и тех же систем у легковых, грузовых автомобилей и мотоциклов, а стало быть, и вероятность возникновения у них той или иной технической неисправности различны. Водители это должны учитывать при обслуживании своих машин и при надзоре за их техническим состоянием. Во-вторых, надо усилить внимание к планово-предупредительным техосмотрам и ремонтам транспортных средств. Проведение их в сроки и объемах, предусмотренных правилами технической эксплуатации, позволяет длительное время поддерживать машины в работоспособном состоянии, предупреждать отказы и неисправности, а в случае их возникновения — своевременно выявлять и устранять. Невыполнение этих требований создает, как вы убедились, реальные угрозы безопасности движения.

Не на своем месте

Кааалькада аелоспиднстов, слегка притормозив перед поворотом, аеыхала ка шоссе, свернула аправо и помчалась дальше. Через несколько минут их нагнала «Волга» с шашечниками на борту и стала быстро удаляться. Но адруг метров через тридцать автомобиль начал резво тормозить и остановился буквально посреди проезжей части дороги — от правой обочины его отделяло расстояние метра в полтора. В этот «корндор» и устремились велоспидисты: ведь метровая полоса у края дорогн их заионная территория. К тому же кавстречу по левой стороне шла другая машина, и остановка таис могла быть нстолковака иак обычное ожидание возможности повернуть налево. В общем, ничего яе подозреаашие велогоящики продолжали свой путь.

Однако когда до автомобиля оставалось два-три метра, правая задняя дверь такси распахнулась, и из машины собрался выйти пассажир. Перваый велосипедист успел среагировать и, резко вывернув руль вправо, выскочил за обочину. Но следующий сделать этого не смог и врезался в раскрытую дверь «Волги», за ним другой, третий... На дороге образовался завал. Началась «скорая», появились косилки. Последствия дорожногo происшествия оказались весьма серьезными.

Водителю такси было предъявлено обвинение в нарушении пунктов 78 и 96 Правил дорожного движения. Пункты эти, если вы помните, обязывают кас вести транспортные средства ближе к правому краю проезжей части и перед остановкой съезжать на обочи-

иу. Ведь в конечном счете причина случившегося — в неправильно занятом «Волгой» месте на дороге. На эту тему нам и хочется поговорить.

Выбор «своего» места на дороге далеко не мелочь. И дело не только в том, что это влияет на ее пропускную способность, создает безопасные условия для обгона или объезда останавливающейся машины. В положении транспортного средства на проезжей части содержится и определенная информация о намерении его водителя, и часто она доходит до остальных участников движения даже раньше, чем он подает соответствующий предупредительный сигнал. Скажем, апереди на трехполосной дороге грузовой автомобиль занял крайнюю левую полосу. Зная, что Правила разрешают его водителю делать это только в двух случаях — для поворота налево или разворота, вы уже из одного этого факта можете понять, как должны развиваться события дальше. И таких примеров можно привести немало. Да и на самой полосе надо четко знать свое место, чтобы всем своим видом показать, с какой стороны вас должны объезжать другие водители. Если же вы едете или останавливаетесь ни там, ни тут, о ваших намерениях можно предполагать все что угодно. Обязан ли был велосипедист предвидеть, что водитель такси в описанной аварии остановил машину для того, чтобы высадить пассажира? Нет, конечно. Скорее он мог подумать, что возникла какая-то неисправность, и из машины собирается выйти сам водитель. Ведь для высадки пассажира у него была полная возможность перестроиться направо и не вводить никого в заблуждение.

Авариями нередко обобщается и несоблюдение требования Правил одновременно занимать свое место при поворотах направо и налево. Как известно, пункт 87 Правил обязывает всех водителей транспортных средств не просто занять в этих случаях соответствующую полосу на проезжей части, но непременно крайнее левое или крайнее правое положение на ней. Увы, есть еще водители, которые забывают об этом и считают, что раз они подали сигнал поворота, то все в порядке. Так, наверное, рассуждал и В. Васютин, описавший случившееся с ним в письме а редакцию.

Дело было так. Ехал он на автомобиле ГАЗ—51 по улице 1-го Мая в Аш-

хабаде. На регулируемом пересечении с улицей Шаумяна ему надо было повернуть направо. В саефоре горел в это время красивый свет. Васютин включил сигнал, но остановился почему-то в 2,2 метра от тротуара, а некоторые свидетели происшедшего поназывают, что еще дальше. А что такое расстояние а два с лишним метра? Это полоса, по которой при желании свободно может проехать легковая автомобиль, ведь ширина многих машин не превышает 1,6 метра. А уж мотоцикл —

Так и случилось. Пока Васютин ожидал зеленого сигнала, справа рядом с ним остановился на мотоцикле «ИЖ—Юпитер» Н. Шапегесов. Он намеревался двигаться через перекресток в прямом направлении. Что и качал осуществлять, как только а светофоре загорелся разрешающий сигнал. Но только он порывался с кабиной грузовика, как машина повернула вправо и концом переднего буфера ударила мотоцикл. При аварии получил ранение пассажир мотоциклиста. Суд приговорил Васютина к четырем годам лишения свободы.

Водитель автомобиля отрицал свою вину: он, мол, включил сигнал поворота (мотоциклист, правда, утверждал, что этого сделано не было). Но посмотрим на происшедшее глазами мотоциклиста. Перед ним свободный путь, справа никого нет. В левом ряду стоит грузовик, который из этого положения повернуть направо и, следовательно, угрожать ему не имеет права. В этой обстановке мотоциклист мог и совсем не видеть, какие там сигналы горят на автомобиле, который движется параллельным курсом и ему совсем не мешает. И водитель автомобиля такую возможность должен был учитывать.

Конечно, даже в сложившейся ситуации аварии могло не произойти, будь аодитель автомобиля внимательнее. Как выяснилось, он мотоциклиста до столкновения и не видел вовсе. А ведь подача предупредительного сигнала не освобождала его от принятия мер предосторожности. Но это все уже, как гоаорится, сопутствующие обстоятельства. Началось же все с того, что водитель пытался аыполнить маневр не со своего места.

В. ПЕЧЕРСКИЙ,
старший научный сотрудник
ВНИИ судебных экспертиз



Вот какой новый знак есть на автомобильной дороге Москва — Ростов. Скажете, что тут нового — обын-



новейший указатель пешеходного перехода. Позвольте не согласиться. Помогите внимательнее: изнанка же это переход? Скорее его надо назвать «перелазом». Ведь если верить знану в том, что пересекать дорогу надо именно здесь, то, иначе как преодолеть ограждающий барьер (кому по силам!), осуществить это невозможно. Все сделано солидно, капитально. Однако протоптанная тропинка свидетельствует о том, что пешеходы не пасуют перед трудностями. То ли тут после реконструкции знак снять забыли, то ли проектировали в барьере Иалити, судить не беремся. Пусть этим заинтересуются лица, ответственные за порядок на данном участке дороги. Мы лишь сообщим адрес «яла» — г. Павловск Воронежской области.



ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

I. Можно ли этому водителю двигаться в прямом направлении?
только по первой полосе

1 2



II. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

грузовой
автомобиль
автобус
грузевая
повозка

3

грузовой
автомобиль
грузевая
повозка
автобус

4

III. Куда намеревается повернуть этот водитель?

налево направо в обратном направлении

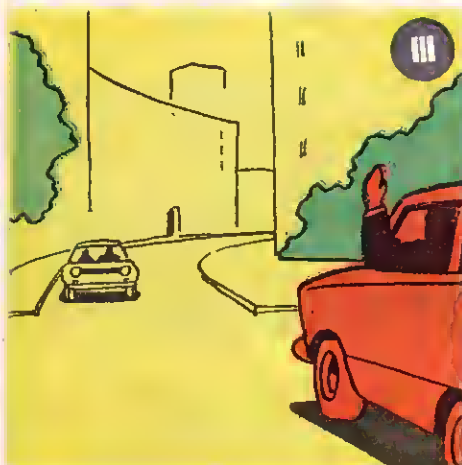
5 6 7

IV. По какому пути можно этому водителю объехать остановившийся автомобиль?

по любому только Б

8

9



V. Может ли мотоциклист двигаться со скоростью, указанной на дорожном знаке?

может не может

10

11

VI. Кто должен уступить дорогу в этой ситуации?

водитель автомобиля мотоциклист

12

13

VII. Можно ли остановиться для посадки пассажира в этом месте?

можно нельзя

14

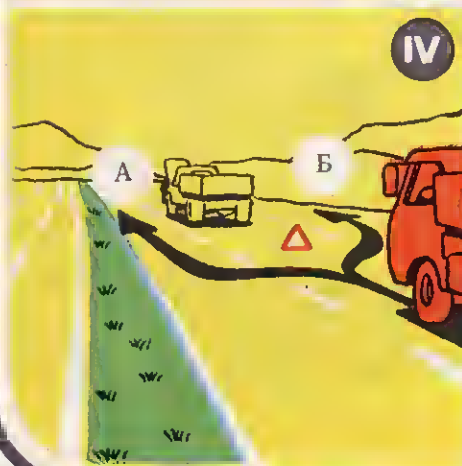
15

VIII. Можно ли пересечь перекресток в прямом направлении?

можно нельзя

16

17



IX. На каком расстоянии от перекрестка запрещен разворот на дорогах вне населенных пунктов?

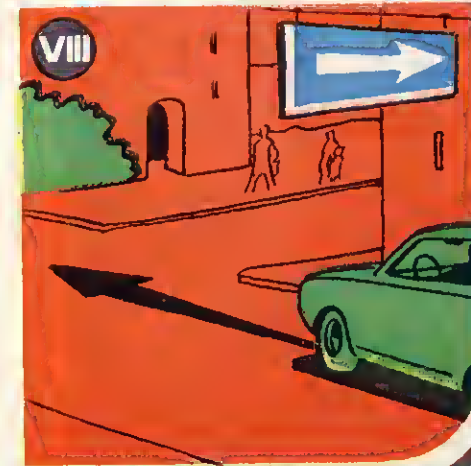
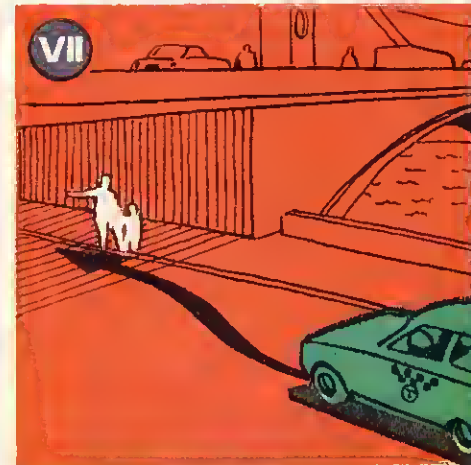
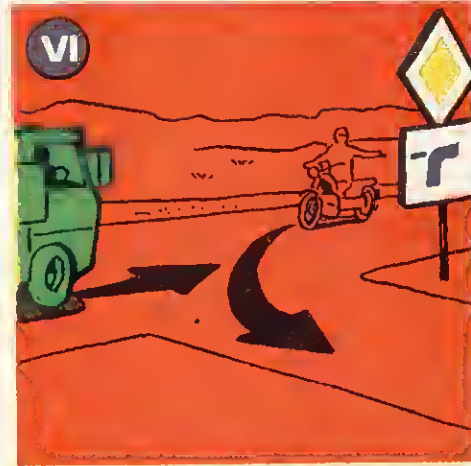
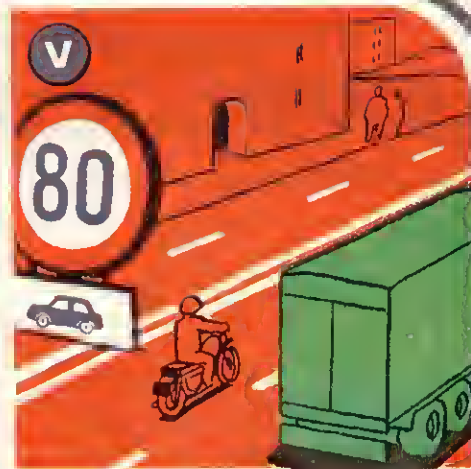
15 м 20 м 50 м 100 м 150 м
18 19 20 21 22

X. Можно ли эксплуатировать мотоцикл с коляской, если на нем нет медицинской аптечки?

можно нельзя

23

24



Ответы — на стр. 37

КОРОТКО

Завод «Икарус» (ВНР) начал испытания туристского автобуса, оснащенного двумя дизелями. Один из них используется только для езды по автострадам, а другой служит для зарядки аккумуляторов, которые дают энергию электродвигателям, предназначенным исключительно для движения по городу.

В ПНР производство мопедов сконцентрировано на предприятии «Предом-Ромет» в г. Быдгощ, которое ежегодно выпускает по 260 тысяч машин.

Применением турбонаддува завод «Шинода» (ЧССР) на опытный образец спортивного автомобиля модели «200МН» довел мощность двигателя до 238 л.с. при 6000 об/мин. Рабочий объем его — 1773 см³.

В странах Западной Европы годовой выпуск мопедов составляет свыше 3 миллионов, а сбыт в 4,5 раза превышает продажу мотоциклов. Подсчитано, что за год в среднем на каждые 100 000 мотоциклов приходится 52 человека, погибших в авариях, и на мопедах около 8 человек — почти в семь раз меньше.

«Пининфарина» (Италия) в настоящее время является ведущей в мире фирмой по производству кузовов для легковых автомобилей. Годовой выпуск составляет 24 000 кузовов на шасси отдельных моделей «Альфа-ромео», «Лянча», «Пежо», «Фиат», «Феррари». Кроме того, ежегодно фирма строит по 25 экспериментальных кузовов.

В США открытые легковые автомобили (с тентом) признаны небезопасными. Последняя в стране серийная машина такого типа («Кадиллак-эльдорато») сошла с конвейера «Дженерал Моторс» 21 апреля 1976 года.

Мотоциклетный завод «Крайдлер» (ФРГ) весной нынешнего года изготовил миллионную машину. Предприятие работает с весны 1951 года и выпускает мопеды и легкие мотоциклы класса 50 см³.

На легковых автомобилях «Мерседес-Бенц» нового семейства (модели от «200» до «280Е») стеклоочиститель охватывает 78% общей площади ветрового стекла, в то время как на прежних моделях он очищал 58%.

Для защиты от ржавления наиболее подверженных коррозии деталей кузова шведский завод «Вольво» расходует по 3 кг цинка на каждый легковой автомобиль для горячего цинкования 15 наиболее ответственных деталей. Средний срок службы машины «Вольво» (определяется долговечностью кузова) — 16,6 года.

Завод «Сузуки» приступил к выпуску первых в своей истории мотоциклов с четырехтактными двигателями. Таким образом, теперь все четыре ведущие японские мотоциклетные фирмы включили в производственную программу модели с четырехтактными моторами.

ТРУБОВОЗЫ «ТАТРА»—«СЕМЕКС»

Эти машины были, бесспорно, самыми примечательными экспонатами выставки «Мотоков-1976» в Москве. Они созданы при участии западногерманской фирмы «Семекс» на базе шасси мощных грузовиков высокой проходимости «Татра» для транспортировки труб газо- и нефтепроводов.

Четырехосная модель «26270Л» и пятиосная «47270Л» во многом сходны. Они оснащены 12-цилиндровыми дизелями «Татра-Т930» мощностью 270 л.с., пятиступенчатыми коробками передач и двухступенчатыми раздаточными коробками.

У модели «26270Л» ведущие все восемь

колес, у «47270Л» — передние восемь. Для первой модели подходят шины размером 18,00—22 или 20,00—24, для второй — только 20,00—24. Обе имеют независимую подвеску всех колес.

Оба автомобиля рассчитаны на перевозку труб диаметром 1400 мм, причем четырехосный, грузоподъемностью 21 т — на трубы длиной 10 м, а пятиосный, грузоподъемностью 27 т — на 20-метровые.

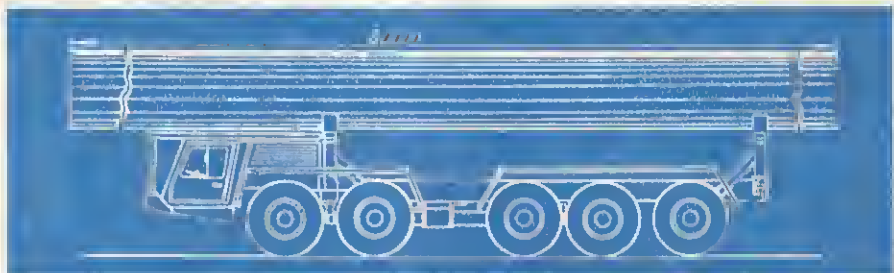
При необходимости трубовоз модели «36270Л» может быть оснащен гидравлическим манипулятором для погрузки — выгрузки труб.

Скорость машины — 70 км/час.



Трубовоз «Семекс — Татра-36270Л» с гидроманипулятором.

Пятиосный трубовоз модели «47270Л».



Опытный образец трубовоза «Семекс» — «Татра» с «антик» прицепом, который оснащен собственным двигателем, приводящим все восемь колес. Таким образом, этот автопоезд имеет 16 ведущих колес.

СЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСАЛ



Тарпаны — инзирослые диние лошадики — водились близ Мазурских озер еще в прошлом веке. Сейчас в Познань (ПНР) на заводе ФСР выведена новая «порода» «тарпанов» в облике универсального автомобиля для сельских районов. В «Тарпане-223» — так называется эта модель — широко использованы узлы от машины «Варшава», «Нисса», «Жуи». У него четырехцилиндровый 70-сильный двигатель, четырехступенчатая коробка передач. Передняя подвеска «Тарпана» — пружинная, независимая, задняя — рессорная, зависимая. Ведущими являются задние колеса, причем в дифференциале предусмотрено устройство для блокировки. Шины размером 7,30—15.

Наибольший интерес в «Тарпане» представляет кузов. Он смонтирован на прочной раме. В течение нескольких минут его можно легко переоборудовать

либо для перевозки восьми человек (включая водителя) и 400 кг груза, либо для пяти человек и 800 кг груза. Задний борт — откидной, это облегчает погрузку и выгрузку. Брезентовый тент над задней частью кузова можно снять при необходимости транспортировать громоздкие грузы.

Габарит автомобиля: длина — 4322 мм, высота — 1998 мм, ширина — 1840 мм; база — 2700 мм. Снаряженный вес — 1300 кг. Скорость — 100 км/час. Расход топлива — 12,5—13,5 л/100 км.

Помимо базовой модели, завод ФСР делает машины с кузовами «комби» (вместо брезентового тента — металлические панели) и «пикап». План на 1976 год предусматривает выпуск 4000 автомобилей. На будущее намечено расширение производства до 25 тысяч «тарпанов» в год.

ВОЛК В ОВЕЧЬЕЙ ШКУРЕ

Взглянув на снимок, можно наверняка сказать: здесь изображена либо реставрированная спортивная машина 30-х годов, либо один из так называемых «репликатор» (копий старых моделей), производимых теперь на Западе. Странное название происходит из двух слов — «реплика» (точная копия) и «иар» (легковой автомобиль). Но эти машины только по внешности похожи на автомобили 30-х годов, а о точной копии в подлинном смысле слова не может быть и речи.

«Морган», показанный на снимке, не копирует ни одной марки автомобиля. Хотя за 40 лет он в техническом смысле несравненно ушел вперед от прототипа первого автомобиля «Морган», построенного в 1935 году, его основные линии, так характерные для «породистых» английских спортивных машин, сохранены внаряду с традиционными мелкосерийными методами изготовления.

На коробчатой раме Z-образного профиля, имеющей пять поперечин, установлен кузов с деревянным (ясеню) изгибом, обшитым стальным листом. Облицовка радиатора изготавливается вручную — сплавляется из прутков малого диаметра, — сиденья могут быть обш-

ты натуральной кожей; много ручного труда и при покраске кузова, и при изготовлении тента.

Зато механическая часть машины вполне современная: двигатель, и, к примеру, взят от массовых автомобилей «Форд» или «Ровер».

Выпускается три разновидности «морганов». Модель «4/4» с более слабым, «Фордовским» двигателем имеет двух- или четырехместный кузов (последний, точнее, типа «2+2»), а «Морган плюс 6» (на снимке) является настоящим волиом в овечьей шкуре. Под старомодной внешностью скрывается, по существу, гоночный автомобиль, набирающий 160 км/час с места за 19 секунд.

Любители классических английских спортивных автомобилей, где они бы ни находились, охотно покупают «морганы», и довольно большая часть машин экспортируется. Правда, стоят они недешево — модель «Плюс 8» четверо дороже малолитражки «Мини».

Параметры	Модель «4/4»	Модель «Плюс 8»
Двигатель:		
число цилиндров	4	8
рабочий объем, см ³	1599	3528
число об/мин	5500	5000
мощность, л. с.	84	143
База, мм	2440	2490
Длина, мм	3680	3710
Снаряженный вес, кг	735	851
Скорость, км/час	170	200
Время разгона до 100 км/час, сек.	11,0	8,7



ГАММА «РЕНО» ПОПОЛНЯЕТСЯ

На автомобильном рынке Западной Европы появилась одна из существующих новинок последних лет — «Рено-14». Она будет соперничать с «Фольксваген-гольф» и только что обновленной семьей ФИАТ-128. Теперь список базовых легковых моделей «Рено» выглядит так: «4», «5», «6», «12», «14», «15», «18», «17», «20» и «30».

«Четырнадцатый» — весьма современный по характеру конструкторских решений и по внешности автомобиль малого класса. Он построен на базе длиной 2514 мм — на 10 см меньше «Рено» с передним приводом. Кузов длиной 4025 мм имеет переднюю и заднюю прогрессивно деформирующиеся при столкновении части и «клетку» из профилей большого сечения вокруг салона. Интересной новинкой для массового автомобиля является сильно опущенная линия пояса в области передних дверных окон — это увеличило их площадь (высоту капота невозможно было уменьшить, так как запасному колесу отвести место в моторном отсеке). Двери имеют встроенные поперечные ребра, защищающие пассажиров при боковом ударе.

Расположение двигателя для «Рено» новое — «четверная» рабочим объемом 1218 см³ лежит на боку над передней осью. Это единственный «Рено» с поперечным мотором. У моделей «4», «5», «6» и «18» двигатель стоит вдоль машины позади передних колес, у остальных — перед ними. Мощность силового агрегата — 57 л. с. при 6000 об/мин. В сочетании с четырехступенчатой коробкой передач (четвертая передача — уснороящая с числом 0,827) он обеспечивает автомобилю при снаряженном весе 865 кг скорость 143 км/час и достаточную для этого класса динамику. 80 км/час машина достигает с места за 15 сек., а километровую дистанцию преодолевает за 39 сек. Передняя подвеска — типа «Май-Ферсон», задняя — на поперечных торсионных и телескопических амортизаторах, прикрепленных к продольным рычагам. У «Рено-14» реечный руль и дисковые тормоза на передних колесах.

Салон оборудован по нынешним канонам: для обивки обильно использованы материалы, поглощающие энергию удара; сиденья мягкие, но не имеют той ивовообразной формы, на которую перешли некоторые другие модели «Рено» в этом году; панель приборов эргономична в подлинном смысле. В середине ее — два круглых циферблата и 10 контрольных органы управления, так что все они достижимы без излишних движений рук водителя.

В пятидверном кузове, ширина которого 1324 и высота 1405 мм, размещается 0,335 м³ багажа (при сложенном заднем сиденье 0,745 м³ и при убранном — 0,950 м³).



Цена медали

Более двадцати международных, всесоюзных и традиционных соревнований с открытым стартом насчитывает спортивный излелдарь для автомобилистов-кольцевиков.

Фото В. Ширшова



Два заезда на рижской трассе «Бинеринени» определили призеров чемпионата страны по «нольцу» на легковых машинах, подготовленных в рамках группы 2. Спортсмены на гоночных автомобилях продолжили борьбу в Таллине (у них в зачет шли три лучших результата из четырех).

Большого успеха в чемпионате добились представители автозавода имени Ленинского комсомола. Об их выступлении в соревнованиях рассказало на страницах заводской газеты «За советскую малолитражку» молодой журналист Семен Яновский. Мы предлагаем нашим читателям сокращенный вариант этого отчета.

— А теперь послушайте сводку погоды на завтра, — «Маян» заканчивал последние известия. — На большой территории европейской части Союза сохранится... В Прибалтике тепло, сухо, температура воздуха... воды...

До Риги оставалось 130 километров. По ирыше «Мосвичка» барабанила ливень — «нормальный летний дождь». Хотя, что здесь нормально: с небольшими перерывами он продолжается вот уже два месяца. Но одно дело в городе, совсем другое — на трассе гоночной. В таинной лиане под иолесами образуется тончайшая пленка воды, и машина становится плохо управляемой: она скорее плывет, чем катится по дороге. А скорость гоночных автомобилей много выше девяносто...

Но под утро дождь иончился. А когда подъезжали в Бинеринени, из-за тучи выглянуло солнце. Мы прошлись по трассе. Пужи высыхали лрямо на глазах. В одном месте на асфальте, там, где начинается сложный поворот, который гоночники прозвали аппендицитом (ироту правый с переходом в левый), валялась горная веточка и спорупон — остаток беленького завтрака. Ее яринь хвостик мы разглядели среди ветвей. Свистнули —

ноль внимания. Что ей свист, когда она целыми днями слышит рев двигателей и визг тормозов!

Сегодня и завтра они будут будоражить асю оиругу с утра до вечера, потому что на трассе «Бинеринени» большие гонимы. Встречаются сильнейшие спортсмены на гоночных и легковых (группа 2) автомобилях. Честь АЗЛИ на этом чемпионате защищают мастера спорта Юрий Теренецкий, Анатолий Григорьев, Леонид Каверин. Команду заводских гонимов и соревнований готовил заслуженный мастер спорта Виттор Щавелев.

Первыми на трассу вышли «формулы»...

Таинной иоротний долгий час

Пятнадцать кругов нужно пройти гоночным автомобилям первой формулы. Ируг — 3600 метров. Затрагивать на него две минуты — плохо. Минута сорон сенуид — хорошо.

Именно с таинной скоростью одолев первый ируг Юрий Теренецкий. Его зеленый гоночный автомобиль под стартовым номером 24 спринтерским рывком ушел из аторого ряда вперед. Он лидер.

Заначивается третий ируг. На прямую перед центральными трибунами аилетает «формула» лод номером 61. Это мастер спорта Владимир Грейнов из Ирасиодара. Вторым идет Гурам Дгебуадзе. На третье место переместился мастер спорта из Мосивы, — голос диитора на мгновение замер, и на трибуне лривстали болельщики-мосианчи, — мастер спорта Эдуард Мариновский. А где же лидер заезда Юрий Теренецкий?

Наи аяснилось позже, поплавились аиладыши, резин упало давление масла. Чтобы продолжить борьбу, нужно заменить двигатель. До второго заезда час с небольшим.

Щавелев был возмущен, но команды подааал четню. Ребята сначала суетились, потом все пошло нормально.

Спокойнее, спокойнее... Нет, нет, сначала мартер свимте. Масло слейте.

— Ито взял винты?

— Хмельницкий, илюч на 12 у тебя под ногой... Передай...

— Он сзади тебя, Женя.

Безогол обернулся, поднял илюч, улынулся:

— Все будет в лорядие, парни. Все — лод руками, все — под ногами.
— А ролик-то не сняли.
— Сейчас сделаем... Борис, помоги.
— Иаверии, правую лапу подай.
— Все, ребята, аниуратно ставим. Соиолов, Бусаров, проверьт соединения. Пеша, принеси ианистру. Будем пробовать.

Теренецкий сел в машину. Ребята толкнули. Двигатель взревел ровными сливающимися в сплошной грохот аыхлолами...

Юрий Теренецкий

Ему уже тридцать пять. Позади годы учебы в МАИ, увлечение мотоспортом. Почти десять лет назад впервые стал чемпионом Мосивы. Быстро стал, очень быстро. И любовь к мотоциклу была сильная, пожалуй, единственная в то время. Участвовал в ироссах, ледовых гонимых, предпочтение отдавал гаревой дорожке. И не думал ни о чем другом. Правда, раз попробовал на гоночном автомобиле. Поправилось.

В семьдесят первом лоступил на завод. Стал работать инженером-ионструктором. И с первых же дней ислытал силы на «формуле». Получилось.

Еа полное имя — «Мосвич—Г5М». Ирестными отцами машины были заводские ионструкторы. Восемь лет назад она вышла на первый счастливый старт. С тех пор на ней не раз завоевывали медали.

Восемь лет для гоночного автомобиля — это много. Ведь каждый год ие сильно соревнований. Каждый старт — работа на пределе.

В семьдесят втором на латаной «формуле» Теренецкий стал чемпионом страны. Потом гоним «Золотая осень», «Яитария» «Волга», опять победы. По итогам года его влючили в состав сборной страны. Это большой успех. А он иан будто не видит его и на следующий год берется за новую работу — подготовку легиового автомобиля. И иеожиданию для всех, выступая по группе 4 на «Мосвиче», становится чемпионом СССР. В прошлом году на «формуле» были поломин. А на легиовом — снова чемпион.

И вот сегодня в первом заезде его опять подвел гоночный автомобиль. Во втором, стартовав из последнего ряда,

сумел финишировать четвертым. Больше-го сделать не смог. Но это еще не поражение, ведь впереди этап в Таллине — два заезда, а победителя определяют по сумме трех лучших. Шаис есть, и его надо использовать.

Как верипось в красивую победу!

Томительные минуты перед стартом. У трибуны выстроились «москвичи», «жигули» и «волги» — серийные, специально подготовленные автомобили группы 2. Через несколько минут они разноцветной стаей бросятся по широкой стартовой прямой, чтобы через сто метров как можно ближе к внешней бровке вписаться в правый плавный поворот и тем самым обеспечить себе хорошую позицию перед «аппендикситами». Этот ставший проблемным наименьший поворот постоянно вносил правили в борьбу. Его сложность испытала одна из «волг». После «поцелуя» с со-сисой она потеряла обе фары, погнула об-лицовку радиатора. Но спортсмен не по-страдал, двигатель работал нормально, и машина рванулась вдогонку за лидера-ми. Члены команды АЗЛК по результатам предварительных заездов стартовали из двух первых рядов. Серийный «Москвич» Теренецкого стоял бок о бок с «Жигуля-ми» Янова Луньянова, мастера спорта из Тольятти. Следом за ними — Леонид Ка-верин и Анатолий Григорьев.

В момент старта Теренецкий чуть за-мешкался, слева его обехал Каверин, справа — Григорьев, и в таком порядке тройка «москвичей» ушла на трассу. А первым был Луньянов.

На каждом круге Юрий отыгрывал у лидера несколько секунд. А когда раз-рыв составил всего семь, Янов Луньянов сошел: «полетело» сцепление...

— Заначивается девятый круг, — зву-чал в динамиках голос директора, — го-и-и возгласили три «Москвича» с авто-мобильного завода имени Ленинского комсомола...

Вернулось в красивую победу. Ведь преследователи — двое «жигулей» отста-вали на несколько сот метров. Этот при-ятный запас прочности сохранялся до восемнадцатого круга.

— Опять досадный сход одного из ли-деров, — проинформировал зрителей ди-ректор. — На этот раз поломна у Анатолия Григорьева...

— Отогните немного крыло, — про-кричал механикам Григорьев, — на по-воротках всю машину трясет.

— Где это тебя царапнуло так, Толик? — Да это все ерунда, плохо другое: четвертая выснаивает, все время рукой приходится придерживать... и тормоза что-то барахлят.

Через минуту крыло было поправлено, и Анатолий снова вышел на трассу. А лидером до конца заезда остался Юрий Теренецкий, вторым финишировал Лео-нид Каверин. Для Григорьева злосчаст-ным оказался восемнадцатый круг: при-шлось покинуть трассу.

Анатолий Григорьев

Он пришел из АЗЛК семнадцатилетним парнем, девять лет назад. Поступил на главный новейший, работал слесарем-сборщиком. Как-то раз увидел спортив-ную машину, долго стоял рядом, любо-вался. Потом осмелился, подошел к вод-ителю, несильно вопросов задал — и одного ответа: занят водителем.

— Ты знаешь хоть, с кем разговари-вал? — спросили ребята.

— Да он немой, как с ним говорить. — Сам ты немой. Это же заслуженный мастер спорта Юрий Лесовский. Гоищин! А ты с немой с вопросами: сколько «лошадок», да какая скорость...

Несильно дней Толин обходил спор-тивную машину стороной. Но по ночам снились гонки. И он подошел еще раз. — Простите, пожалуйста, а где рас-положена секция автогонщиков? — Гоищином хочешь стать?

— Да. — Машину любишь? — Да. — Приходи завтра после работы.

...Азы осваивал в картинге. Потом, ко-гда открылась лаборатория спортивных испытаний, перешел туда водителем-ис-пытателем. Вонруг асы: Шавелев, Лесов-ский, Лифшиц, Бубнов, говорят о гонках, но дуют над машинами.

На первое ралли «Новичок» выпустили весной шестьдесят восьмью. Нужно бы-ло пройти километров восемьсот. Но ну-жно было пройти, а он рванул с места в

марьер и... вмазал в автобус. Машину разбил вдребезги.

Он и сейчас помнит эту аварию в мель-чайших подробностях. И даже чуточку благодарен судьбе за то, что она случи-лась в самом начале его спортивной карьеры. Потому что после нее наступил такое-то просветление: стал понимать то, о чем постоянно говорили с ним ма-стера и тренеры. Скорость — не ради скорости, а ради победы. А победа — не любой ценой, а ценой наименьших по-терь.

Григорьев упорно постигал премудро-сти спорта. Помогали инженеры, опы-тные штурманы Сергей Семенов, Вадим Богомолов. И как результат — третье ме-сто на первом этапе чемпионата СССР, потом — второе на втором этапе, когда обошли самого Владимира Бубнова. В итоге — общее третье место и первая в жизни медаль.

А затем дебют на международных рал-ли «Золотые песни» в Болгарии. Штур-маном послали Семена Соколова. Был трудный горный этап, крутой спуск.

— 250 на спуск, правый пятый, — про-чел легенду Соколов.

А нужно было:

— Пятый, опасной!

И был полет, и маленькая площадка на скалах, на которой замерла машина, а дальше была пропасть... И было еще мно-го гоим: на ралли, на ипподроме, на «нольце». Сегодня в Бикирини Григорь-ева подвела техника. Машину быстро привести в порядок не удалось, и он вы-был из борьбы.

Главное — удержаться

— Парни, по логике гоика сделана, жаль только Толин сошел, — напутство-вал спортсменов перед вторым заездом Шавелев. — Его спойной вперед выпу-скай, он сейчас как реактивный по-дет, — и они оглянулись на вишневые «Жигули» Янова Луньянова. — А тебе, Леша, надо успокоиться. И помни: у те-бя от третьего отрыв в тридцать секунд. А Пистуневича ты обошел больше чем на минуту. Поэтому главное — спокойной до-вести дело до конца. Машину береги.

— Понял, — сказал Каверин и надел шлем.

Первый круг — впереди Теренецкий. На втором месте Трушин. Следом прист-роился Каверин. Второй круг не внес из-менений. Но вплотную к лидирующей тройке приблизились Эдуард Пистуневич и Янов Луньянов. Еще один виток, и Луньянов вышел в лидеры. За ним длин-ной цепочкой выстроились Теренецкий, Пистуневич, Трушин и, замыная пятерну, Каверин. На седьмом круге разрыв ме-жду первой и второй машинами составил пять секунд. На девятом — шестнадцать.

— Приближается финиш. Впереди по-прежнему Луньянов из Тольятти, — раз-носится из динамика голос директора, — но по результатам двух заездов ему вряд ли придется надеть лавровый венок по-бедителя. Скорее реальным претендентом на «золото» является Юрий Теренецкий. Его «Москвич» ушел на последний круг вторым, и если ничего не изменится... Но вот, кажется... Да, на повороте я вижу машины лидеров... Первым идет Лукья-нов... Следом... вторым... Теренецкий!

Пятым на финише был Каверин.

— Леша, молодец, старик! Это ведь медаль...

— Да, кажется, уложился, — смущен-но улыбался Каверин. — Сколько раз-рыв?

— Секунд тридцать.

— С медалью тебя, с серебряной!

— Спасибо, Виктор Алексеевич, спа-сибо за все.

Леонид Каверин

На заводе он появился в армейском «хэбз». Поступил шофером в транспорт-ный цех. Посадили на старый пикапчик. Всю душу из парня вытряхивал, и по-началу он большую часть свободного времени под машинной проводил. Поражая многих терпением и уравновешенностью, он все же сделал из своего «нерогаза» не очень красивую, но работягу-бегуну.

Время от времени в транспортный при-ходили слесари спортивные автомоби-ли. После работы ребята их восстанавли-вали. Каверинское терпение здесь было истина. Днем — работа, а вечером с удо-вольствием онуался в разбитое митро «Москвич». Два выходных — на трени-ровках и гонках, в понедельник — сно-

ва за руль пикапчика, вечером после работы — профилантина машины. И так два года. Было трудно. Потом стало еще труднее: женился, родился малыш, Каве-рика посадили на фуруго, стал хорошо зарабатывать, ио... «Мне предложили сделать выбор, и я выбрал», — говорит он.

Все решила победа в командном заче-те на ралли «Снежинка». Тогда гоищин АЗЛК стали чемпионами Москвы, и Каверин перешел работать водителем-испыта-телем в спортлабораторию.

В семьдесят пятом ралли «Русская зи-ма» — первые два него большие между-народные гоищи. Опыта маловато, зато ве-лико желание победить. В результате — сход. Обида. Ту обиду Каверину удалось погасить только третьим местом на рал-ли «Москвич». Потом гоищи в Прибалти-не — второе место. В этом году опять ралли «Москвич» и снова третье место.

Сегодняшняя гонка на «Бикирини» сложилась трудно. После первого заезда приехал в закрытый парк из сильно по-лысевшей резине. Помеяли на сиятую с машины Григорьева. Во втором заезде имел запас в тридцать секунд. Надо было удержаться это преимущество. Удержал. В итоге — серебряная медаль. У Терене-цкого — золотая. Но для него чемпионат не закончен: на таллинской трассе «Пи-рита» «формулы» продолжают борьбу.

Неудовольствие от чистого неба

Таллинская «Пирита» — кольцо с длин-ными прямыми и сложными поворотами. Шесть километров круг, на нем две двухкилометровые прямые. Тут многое зависит от мощности машины.

Гоночный «Москвич-Г5М» стар. Об этом говорилось не раз. И нужно прини-мать решение не о его модернизации, а о создании новой, принципиально новой машины. И тогда можно будет продол-жать борьбу на скоростных трассах. И тем не менее «Москвич» Теренецкого в одном из контрольных заездов показал лучшее время.

Все повеселели. Стал забываться труд-ный день ремонта, когда фантически пол-ностью перебрали двигатель, выполнили в полевых условиях работу, на которую порой уходят недели.

Отличное время Теренецкий показал в контрольных заездах, когда шел дождь. Машина здорово держала дорогу. Но день гоим выдался солнечным. А шни для су-хой дороги у команды АЗЛК не было, и на чистое небо смотрели с неудовольст-вием.

Со старта «формула» Теренецкого ушла хорошо. Но вскоре в зернеле Юрий уви-дел приближающегося Грекова. «Отор-вус», — подумал он и увеличил сно-рость. Но соперник не отставал. А когда проходили сложные серпантинны, Греков вырвался вперед. И тогда Теренецкий устроился в «мешке». Этим приемом пользуются, когда одна машина идет вплотную за другой. Первая принимает на себя лобовое сопротивление воздуха, и вторая попадает как бы в вануим. Глав-ное — удержаться в «мешке». Это труд-но: приходится рассчитывать не только на себя, но и на идущего впереди. Теренецкий удержался и на финише был вторым, вслед за Грековым. Четвертым закончил гоикну Марковский. На старт второго заезда Греков не вышел: по сум-ме двух рижских заездов и первого тал-линского он досрочно завоевал звание чемпиона страны.

И вот последняя попытка пробиться в призыры. Снова Теренецкий стартует из первого ряда. Левый крутой на спуск и Пирите — его «формула» впереди. Сле-дом Марковский и эстонiec Теесалу. На последнем повороте Марковский возгла-вил гоикну. Потом на набережной Теренецкого обошел и Теесалу.

Машина Марковского на этот заезд вы-шла в новой «обувке» — шинах без про-тентора, предназначенных специально для сухих трасс. Это преимущество он ис-пользовал до конца, взвизгив и без того высокой темп. Финишировал первым и по результатам всех гоим стал серебряным призером. Теренецкий закончил дистан-цию вслед за ним, в итоге «бронза».

Тан закончились четыре дня одной команды. Они принесли гоищинам АЗЛК три медали — золотую, серебряную и бронзовую и, кроме того, победу в завод-ском зачете.

С. ЯНОВСКИЙ

Рига — Таллин

Хорошо-то, хорошо...

Отчет о чемпионате по комплексному военизированному многоборью на личных мотоциклах начнем с того, чем отирывался рассказ о другом соревновании на призы нашего журнала — VIII Всесоюзной встрече шильников-автомобилистов («За рулем», 1976, № 10). Да, снова центральная площадь города, украшенная спортивными стягами, снова праздничная, волнующая церемония открытия состязаний. По улицам Рожища, районного центра в Вольнской области, прошла колонна мотоциклистов и автомобилистов. На машинах тряспаряаты, планаты, показывающие многогранную деятельность оборонного Общества, которое скоро отметит свой полувековой юбилей. От имени советских олимпийцев участии в чемпионате приветствовала серебряный призер игр в Монреале по академической гребле Нелли Тарапинова. И цветы, цветы... Они были вручены каждому, кто приехал в этот гостеприимный город на третье по счету первенство среди владельцев личных мотоциклов.

Ранним утром следующего дня район старта и финиша, секторы для стрельбы и гранатометания заполнили тысячи жителей города и окрестных сел. Здесь уместно напомнить, что Рожище уже на в первый раз принимал участников заключительной встречи по комплексному военизированному многоборью. И, вероятно, нигде старты среди владельцев личных мотоциклов не пользуются столь большой популярностью, нигде зритель так не искушен в тонкостях спортивной борьбы и особенностях тактики, ведущей и успеху.

Четыре часа спортсмены из двенадцати союзных республик, городов Москвы и Ленинграда спорили за первенство в личном и командном зачете,

четыре часа импровизированные трибуны на холмах возле старта и финиша то взрывались аплодисментами, приветствуя меткий выстрел или дальний бросок гранаты, то огорченно вздыхали, провожая очередного неудачника на штрафной круг.

С первых же стартов, когда на 15-километровую кроссовую трассу отправились участники в классе 350 см³, основная борьба развернулась между командами Российской Федерации и Украины, возглавляемыми чемпионами республики Владимиром Мамоновым и Валерием Ворониным. Соперники правильно решили: высокая скорость на кроссовой трассе — еще не гарантия успеха. Ведь после первого круга предстояло, пожалуй, самое трудное — стрельба (пять выстрелов — пять мишеней). А условия далеко не идеальные: сильный, порывистый ветер. Цена же каждого промаха очень высокая — один двухкилометровый кроссовый круг. Что касается гранатометания, то оно на этот раз не представляло сложности. Заменя обычной 700-граммовой гранатой 500-граммовой «лимоной» сделало это упражнение фактически формальным. Ведь норматив — бросок за 35-метровую отметку остался прежним. Не мудрено, что ни один из участников, в том числе и единственная среди стартовавших женщин Нина Гордиенко, не использовал трех попыток — оказывался удачным первый же бросок.

Зато драматично складывались события на огневом рубеже. Достаточно сказать, что из семидесяти с лишним участников лишь двадцати одному удалось поразить все мишени. Мамонов не попал в их число, и пришлось ему проехать один штрафной круг. Стреляет Воронин, и гром аплодисментов завершает точно пораженную им пятую мишень.

Команда Украины впереди. Не помешали этому и два промаха А. Крейдева: тут же выжидая был отмерить три штрафных круга представитель РСФСР В. Петров. Сильную фору, которую сразу дали спортсмены России своим основным соперникам, вероятно, не смогли бы ликвидировать и стартовавшие следом участники в классе 175 см³. Но подвел своих товарищей Валерий Воронин. В самый разгар борьбы пришлось ему потерять четыре с половиной минуты на поиски неисправности в двигателе. А оказалась она пустяковой — были плохо присоединены провода и клеммы аккумулятора. Уже потом, после финиша, выяснилось, что Воронин проиграл занявшему первое место Мамонову 1 минуту 45 секунд, а суммарное время четырех зачетных участии команд Украины оказалось лишь на 20 секунд хуже, чем у квартета Российской Федерации. Таи одна явственность обернулась потерей верного первого места.

А теперь обратимся к заголовку статьи. Казалось бы, все хорошо было на чемпионате — и организация самих соревнований, и торжественное открытие, и интересная, полная драматизма борьба. Таиные соревнования, думаешь, удовлетворят даже взыскательный вкус болельщика-гурмана. Но читатель, видишь, догадался, что заголовок взят из популярной песни, занимающей сейчас словами «хорошо-то, хорошо, да ничего хорошего...»

Для начала сравним списки участников Всесоюзных соревнований 1973 года, а также трех последних чемпионатов страны. Две особенности сразу же бросаются в глаза — множество одних и тех же фамилий и последовательное увеличение числа мотоциклистов, имеющих первый разряд, звания кандидата в мастера и мастера спорта. Если бы речь шла о чемпионате страны по мотокроссу, спидвею, кольцевым и ипподромным гонкам, то этому можно было бы только радоваться: и в самом деле хорошо, когда ветераны называют стабильное мастерство, когда общий уровень спортивной квалификации участников растет. Иное дело соревнования среди владельцев личных мотоциклов. Согласитесь, странно видеть из года в год на всесоюзных встречах одних и тех же В. Петрова (РСФСР), В. Воронина и Г. Гланкова (Украина), В. Дорошенко (Узбекистан) и многих, многих других. К примеру, команды Украины, Латвии, Литвы, Грузии, Узбекистана ныне выступали практически в прошлогодних составах, а Москвы и Киргизии пополнились лишь двумя новобранцами изрядя. Неужели из более чем десяти миллионов армии владельцев личных мотоциклов этим двум десяткам не нашлось достойных ионистов?

Многое станет понятным, если вспомнить, как развивались в последние годы эти соревнования. Задуманные как самые массовые старты (что-то вроде «Кожаного мяча» и «Золотой шайбы»), они содержали резервы повышения массовости нашего мотоспорта, возможности привлечь и регулярным тренировкам и выступлением на трассах миллионы владельцев «ковровцев», ИЖей и другой техники. Естественно, организации, осуществляющие руководство мотоспортом в стране, приняли ряд постановлений, стимулирующих подобные соревнования. Вначале комитетам ДОСААФ было разрешено награждать победителей запасными частями к мотоциклам, шинами, шлемами, помогать с ремонтом. Затем соревнования среди «личников» получили поощрительный коэффициент и стали приносить в полтора раза больше очков городам и республикам, чем за аналогичный результат, показанный командой в другом любом виде автоспорта. Наконец, эти состязания были возведены в ранг чемпионата Советского Союза с вручением призерам малых медалей и присвоением победителям звания «Мастер спорта СССР».

Кажется, справедливость восторжествовала — соревнования среди владельцев личных мотоциклов заняли самое почетное место в спортивном календаре. Но вскоре выяснилось, что дело имеет теневую сторону. Погоня за очками привела к тому, что в ряде республик стали сличим «профессионально» готовить «личников». Нет, не в ходе массовых стартов в низовых коллективах — первичных организациях, районах, городах, а из числа ироссменов, «многодневщиков», «гаревиков» и «ледовиков», постоянно занимающихся в спортивно-технических автоспортивных клубах. Конечно, укомплектовать ими команды куда проще, чем искать таланты в низовых коллективах.

Справедливости ради отметим, что такое положение не всюду. В той же Вольнской и некоторых других обла-



Старт дается в 20 метрах от мотоцикла. С этого момента идет счет секундам.

Выполнено очередное дополнительное упражнение, можно отправиться на кроссовую трассу.

В секторе для гранатометания.

Фото А. Квашенио и автора



стях Украины, а Крымском районе Краснодарского края соревнования среди владельцев личных мотоциклов проводятся регулярно, несколько раз в год. В большинстве же республик постоянно работает с этим огромным резервом мотоспорта практически не ведется. По крайней мере в Рожище представители многих команд не могли припомнить, чтобы у них в нынешнем году проводились какие-либо другие соревнования, кроме республиканских.

И уж коль такими методами ведется подготовка к чемпионату страны, то логично предположить, что и у всех участников личные мотоциклы. Это пока только предположение (документы не вызвали подозрений у мандатной и технической комиссий), но оно

не беспочвенно. Подобные случаи были, и журнал уже писал о них.

После всего сказанного правомерно задать вопрос: где же выход? Может ли, скажем, мастер или кандидат в мастера по мотокроссу, если он имеет собственный мотоцикл, выступать в чемпионате СССР среди владельцев двухколесного транспорта? Или же следует закрыть для него доступ на такие состязания? К сожалению, однозначного ответа автор не нашел. Но ясно одно — идея, заложенная в соревнованиях, пока не реализована. Потому что комитеты ДОСААФ и спортивно-технические клубы сделали слишком мало, чтобы привлечь огромную армию владельцев личных мотоциклов к спорту. Участие же в этих

встречах гонщиков самой высокой квалификации превращает их в еще одних, обычных чемпионов. И только.

Б. ЛОГИНОВ,
спецкор «За рулем»

Волынская область,
г. Рожище

Результаты соревнований

Командный зачет: 1. РСФСР; 2. Украинская ССР; 3. Молдавская ССР. **Личный зачет. Класс 350 см³:** 1. В. Мамонов (РСФСР); 2. А. Кренделев; 3. П. Минаков (оба — Украинская ССР). **Класс 175 см³:** 1. И. Лукашов (Украинская ССР); 2. А. Селютин (Узбекская ССР); 3. Н. Тарасов (РСФСР).

Возвращение на пьедестал



Геннадий Монсеев.

Владимир Навнинов.

Почти четыре месяца прошло с того дня, когда закончились XXI летние Олимпийские игры, а мы до сих пор находимся под их впечатлением, переживаем радость новой убедительной победы советского спорта. И хотя в олимпийский год другие соревнования, казалось бы, отступают в тень, есть среди них такие, что по накалу борьбы, по уровню достижений, по вниманию болельщиков можно было бы поставить в один ряд с олимпийскими. К ним относится и чемпионат мира по мотоциклетному кроссу.

Популярность его необычайно высока. Вспомним: пятый этап в классе 250 см³, проходивший у нас во Львове, собрал по самым скромным подсчетам полтора миллиона зрителей. Борьба обострилась с каждым заездом, как в мастерском спектакле, достигла пика в конце последнего акта. Ну а о техническом уровне нынешнего кросса свидетельствует мощность двигателей: 40—45 л. с. — почти на 15—20 сил больше, чем какой-нибудь десяток лет назад.

Класс 250 см³ всегда собирал сильнейших представителей моторкросса, и достижения в нем считаются наиболее почетными. У нас и раньше были здесь успехи. Дорожку на пьедестал почта проложил Игорь Григорьев. В 1965 году Виктор Арбеков поднялся на высшую его ступень. Этот результат лишь в 1974 году повторил Геннадий Монсеев. И вот теперь двое советских спортсменов с медалями — у Геннадия Монсеева серебряная, у Владимира Кавинова бронзовая, а с Анатолием Овчинниковым, занявшим седьмое место, — трое в десятке сильнейших!

Вскоре после окончания чемпионата мира в редакции состоялась встреча, в которой приняли участие Геннадий Монсеев, Владимир Навнинов, главный тренер по моторкроссу Юрий Сухов. Они поделились впечатлениями о чемпионате мира и ответили на вопросы. Предлагаем здесь изложение содержания этой беседы.

ВОПРОС: каковы главные отличительные черты чемпионата 1976-го?

Г. МОНСЕЕВ, В. КАВИНОВ: пожалуй, усиление конкуренции на трассе. Мы выступаем в чемпионате мира сравнительно недавно, и то уже прямо на глазах борьба обострилась. Раньше на первое место в заездах претендовало два-три, ну четыре, пять человек, теперь десятком гонщиков может реально бороться за него. И мастерство их в целом выравнивается, и достоинства мотоциклов. А мощности сейчас такие же практически, как в классе 500 см³, больше уже и использовать нельзя. Из 12 этапов примерно треть проходит на твердых, каменных трассах, треть — на песчаных и еще треть — на земляных. Конечно, у каждого есть любимая трасса, но здесь шансы уравниваются. Первые места достаются с большим трудом. Для примера — такая цифра. В одном заезде за 23 секунды финишировало 7 гонщиков. Судья еле успевал делать отметки. Не припомнишь такого из прошлых лет, всего одно очко уступил второй призер чемпионата Х. Микколе.

ВОПРОС: что же в таких условиях решающим образом влияет на результат?

Г. МОНСЕЕВ: очень многое. Любая мелочь, любая случайность. Буду помнить третий этап, в Чехословакии. Я только только входил в форму. В первом заезде удалось прийти четвертым. Во втором со старта тоже немного поотстал, но потом начал догонять ведущего. Обогнал Микколу и тут чувствую, кто-то тянет за ногу, прямо стаскивает с мотоцикла. Пришлось

остановиться. Оказалось, на мотобот наматалась проволока. Пока распутывал, отстал, так и не удалось подняться выше четвертого места.

А вообще, если говорить не о случайностях, а о закономерностях, то надо сказать, что сегодня половина успеха — это хороший старт. Если не ушел вперед — приходится обгонять, а это очень сложно: ведь на трассе в среднем до 40 гонщиков, а в Испании, например, было 54...

ВОПРОС: простите, перебиваем вас: где вы предпочитаете делать обгоны?

Г. МОНСЕЕВ: в прыжках на спуске, при выходе из поворота.

В. НАВИНОВ: на входе в поворот.
Г. МОНСЕЕВ: а старт складывается из многих элементов. Это не только реакция самого гонщика, его опыт, хорошее контрольное время на официальной тренировке, которое позволяет выбрать место на старте. Это и тщательная настройка машины — ее двигателя, трансмиссии, подвески на данные соревнования, к имению для тебя. У меня, например, ничего не получалось в первых двух этапах. Не рисковал предъявлять претензии к мотоциклу, думал, сам не готов. Но на третий этап представители фирмы привезли по моей просьбе другой мотоцикл. Он вел себя по-другому, и я уже ехал уверенно.

Ю. СУХОВ: хочу заметить, что сейчас в подготовке гонщика все большее значение приобретает знание техники, чувство машины, если можно так сказать. В этом отношении наши ведущие мастера находятся на уровне инженера-испытателя.

ВОПРОС: любители моторкросса уже знают, что на предпоследнем этапе, от которого решающим образом зависело распределение призовых мест в чемпионате, в первом заезде наши лидеры лишились верных призовых мест и уступили своему главному сопернику Х. Микколе из-за того, что за два круга до финиша у них кончился бензин; переживают, спрашивают, как это могло произойти, кто виноват — ведь такого еще не бывало.

Г. МОНСЕЕВ, В. НАВИНОВ: случай — досаднее не придумаешь. Действительно, такого еще не было, потому и трудно предвидеть, а теперь — виновных искать. Сложная трасса со скоростными и тяжелыми песчаными участками. Для нее поставили жиклеры с большим сечением, помногу приходилось ехать на низших передачах — вот так все и получилось, кстати, не у одних только нас. Теперь будем умнее. Как говорят, век живи — век учишься.

ВОПРОС И ГЛАВНОМУ ТРЕНЕРУ: оцените, пожалуйста, в целом выступление нашей команды в чемпионате.

Ю. СУХОВ: если охарактеризовать его одним словом — успешно. Это не только мое мнение. Так считают руководители технического спорта, специалисты. Наконец, чемпионские звания, которых уже добились дважды наши гонщики, радовали всех нас. Но это были все-таки единичные достижения. А теперь мы уверенно можем говорить об успехе отечественной школы моторкросса, о том, что налаживается подготовка и подкрепления ведущим мастерам. Лучшее свидетельство тому — седьмое место молодого Анатолия Овчинникова, не дрогнувшего в борьбе с именитыми соперниками и улучшавшего результаты от этапа к этапу. Не так-то просто добыть в этой борьбе четыре вторых места в заездах. Хочу от-

метить, что это результат общей работы, которую ведут тренеры сборных команд и наставники спортсменов на местах.

ВОПРОС И СПОРТСМЕНАМ: расскажите, пожалуйста, о своих тренирах, о том, как вы работаете.

Г. МОНСЕЕВ: с первых шагов тренируюсь у Иринилла Александровича Демянского. Благодарен ему, если чего-то достиг. Он помог мне приучить себя к регулярным занятиям, к тому, как поддерживать постоянную форму. Это очень важно, ведь чемпионат мира длится пять месяцев, так что можете представить, что такое столь продолжительный пик. Соответственно планируем участие в других соревнованиях, считаем, что регулярные старты способствуют поддержанию формы. Многие знают, что у меня в прошлом году была сломана рука. Спасибо профессору Ткаченко: он за сорок дней поставил меня в строй. С пятого этапа начал уже выступать в чемпионате, но так до конца его и не нашел себя.

По мере того, как я взрослел, менялись формы нашей работы с тренером. Сейчас мы поступаем так: составляем параллельные планы — он и я, сопоставляем их и делаем окончательный вариант. И радости обонх, планы эти всегда очень близки, вот что значит взаимопонимание. Я сторонник работы с постоянным тренером, если все идет, конечно, нормально.

В. КАВИНОВ: я занимаюсь все время в киевском СКА. Много и полезно работал со мной Юрий Игнатьевич Трофименко. Сейчас планировать подготовку мне помогает Владимир Николаевич Дудко. С ним и советуюсь. У меня тоже был перерыв в выступлениях на чемпионате мира и тоже не очень-то после него получалось. До сих пор не нашел четкого соотношения физической и ездовой подготовки. Сила и выносливость кроссмену очень нужны. Особенно почувствовал это нынешним летом, выступая на треках Западной Европы, где стояла необычная жара. Мышцы сводило порой после гонок. Но в тренировках я, пожалуй, перебрал с общефизическими занятиями в ущерб езде, которая тоже, в общем-то, развивает, причем именно те физические качества, которые нужны в кроссе.

Стараюсь анализировать свои действия, свое состояние. Учусь, хочу стать тренером. Люблю, когда вокруг ребята, стараюсь позаниматься с ними, когда есть возможность. Надо думать и о смеie, когда-нибудь придется ведь сойти с трассы, хотя и очень люблю кросс.

Г. МОНСЕЕВ: тоже хочу стать тренером, учусь, а там видно будет, как получится. Вспоминаю себя мальчишкой, впечатление, которое произвело на меня соревнование в Юкках, под Ленинградом, где Аюбеков боролся со знаменитым Робером. Это было в 1964 году. Тогда я и пришел в моторкросс. А теперь, вроде, чувствую себя в долгу перед нынешними ребятами.

Ю. СУХОВ: хочу в заключение подчеркнуть, сколь важен пример чемпионов для молодежи. Здесь как бы обратная связь: каждый успех в чемпионате дает новый приток в секции, в ДЮСШ, а где как не там рождаются чемпионы будущего. В свое время на юношеских соревнованиях были замечены и приглашены на всесоюзный сбор к Монсееву с Кавиновым (с того времени они и знакомы, выступают рука об руку). Сборники такие теперь стали регулярными. С подающими надежды ребятами занимаются квалифицированные тренеры.

Пришла пора подумать и о следующем шаге — о специальной школе-интернате, где с ранней поры можно было бы методично готовить гонщиков экстра-класса, как это делается в других видах спорта. Ведь мы, тренеры, должны все время думать и о завтрашнем дне.

Г. МОНСЕЕВ, В. НАВИНОВ: хотим поблагодарить всех, кто помог нам готовиться и соревноваться, и заверить любителей мотоспорта: сделаем все, чтобы как можно лучше выступать в будущем году. Чувствуем, что у советской сборной есть для этого силы.

Встреча в редакции происходила накануне отъезда наших спортсменов в Швейцарию на «Трофей наций» (неофициальное первенство мира в классе 250 см³). Сейчас можем поздравить Геннадия Монсеева, Владимира Навнинова, Анатолия Овчинникова и Юрия Худякова, завоевавших в этом ответственном соревновании почетное второе место.

АВТОГОНКИ

Второй этап Кубка дружбы социалистических стран состоялся на трассе «Шляйд» в ГДР. Наша сборная выступала только на гоночных автомобилях. Финиша достигли лишь двое.

Приводим результаты соревнований. **Гоночные автомобили класса Б8—1300 см³. Личный зачет:** 1. У. Мелькус (ГДР), ХТС; 2. К. Илек (ЧССР), «Металэкс-103»; 3. В. Гюнтер (ГДР), ХТС; 4. А. Патлейх (ЧССР), «Металэкс-102»; 5. Н. Ванчур (ЧССР), «Металэкс-103»; 6. П. Самохил (ЧССР), «Металэкс-102»; 7. М. Лайв (СССР), «Эстония-18М»; 8. В. Греков (СССР), «Эстония-18М». **Командный зачет:** 1. ГДР; 2. ЧССР; 3. СССР; 4. ПНР.

Легковые автомобили класса А2—1300 см³. Личный зачет: 1. О. Брунлик (ЧССР); 2. М. Жид (ЧССР); 3. О. Хорсак (ЧССР); 4. З. Войтех (ЧССР), все — на «Шкоде-130РС». **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. ПНР.

Сумма очков после двух этапов. Класс Б8—1300 см³. Личный зачет: Лайв — 88, Илек — 87, Мелькус — 85, Патлейх — 80, Черва — 78, Греков — 73, Гюнтер — 88. **Командный зачет:** ЧССР — 247; ГДР — 223; СССР — 199. **Класс А2—1300 см³. Личный зачет:** Брунлик — 100, Жид — 92, Войтех — 82. **Командный зачет:** ЧССР — 278; ГДР — 209; СССР — 117.

На чемпионате мира в формуле 1 в середине сезона наступили серьезные перемены. Серия следовавших одна за другой побед машин «Феррари» закончилась. Три этапа подряд (во Франции, Англии, ФРГ) выиграл англичанин Д. Хант на автомобиле «Мак-Ларен». Кроме того, международный трибунал ФНА отменил решения технических комиссий испанского и французского этапов об аннулировании результатов Д. Ханта и Д. Уотсона, чьи машины не отвечали техническим требованиям. Таким образом, Хант объявлен победителем испанского этапа, а Лауда перемещен на второе место.

Но главным событием, повлиявшим на расстановку соискателей титула чемпиона мира, стала авария Н. Лауды. На десятом этапе в ФРГ вскоре после старта лидер первенства врезался в защитный брус. От удара машина загорелась. Через несколько мгновений с ней столкнулось несколько автомобилей. Лауда с помощью остановившихся гонокеров был извлечен из пылающих обломков и на вертолете отправлен в больницу с ожогами и ранениями.

Гонку остановили и после расчистки трассы дали повторный старт.

Профсоюз гонокеров-профессионалов совместно с инициативной группой конструкторов подверг резкой критике состояние трассы «Нюрбургринг» в ФРГ и призвал спортсменов в дальнейшем бойкотировать соревнования на ней.

Лауда, провев шесть недель в больнице, вновь сел за руль на голландском этапе.

X этап (ФРГ): 1. Хант; 2. Шехтер; 3. Н. Масс (ФРГ), «Мак-Ларен-М23»; 4. К. Паче (Бразилия), «Врэхэм-альфа-БТ45»; 5. Г. Нильссон (Швеция), «Лотос-77»; 6. Р. Штоммелен (ФРГ), «Врэхэм-БТ44».

XI этап (Австрия): 1. Уотсон; 2. Ж. Лаффит (Франция), «Лижье-ЖС-5»; 3. Г. Нильссон (Швеция), «Лотос-77»; 4. Хант; 5. М. Андресетти (США), «Лотос-77»; 6. Р. Петерссон (Швеция), «Марч-781».

XII этап (Голландия): 1. Хант; 2. К. Регациони (Швейцария), «Феррари-312Т2»; 3. Андресетти; 4. Прайс; 5. Шехтер.

XIII этап (Италия): 1. Петерссон; 2. Регациони; 3. Лаффит; 4. Лауда; 5. Шехтер; 6. П. Делэлле (Франция), «Тиррел-П34».

Сумма очков после 12 этапов: Лауда — 61, Хант — 56, Шехтер — 38, Регациони — 28, Делэлле — 27, Лаффит — 20.

«Дунайское ралли», состоявшееся в СРР, являлось одновременно четвертым этапом Кубка дружбы социалистических стран и 12-м этапом первенства Европы, которое проходило по более длинному маршруту. Советские спортсмены принимали участие только в розыгрыше этапа Кубка дружбы. Здесь из 52 стартовавших экипажей на финиш пришли 32. В абсолютном зачете первенствовал болгарские гонщики Н. Чубриков и П. Церковский на машине «Рено-17-гордини». В тройку призеров вошли экипажи из ЧССР С. Квайзар — Н. Коттек и В. Хавел — М. Воханек (на «Шкодах-120С»). Среди наших спортсменов наилучший результат у пары Я. Агашев — М. Титов («Москвич-2140»), которые заняли девятое место в абсолютном зачете.

В «Дунайском ралли» по программе этапа чемпионата Европы первое место заняли те же Чубриков и Церковский. Вторым были Хавел — Воханек, а на третье место вышел польский экипаж В. Крупа — П. Мытковский на «Польском ФНАТ-125П». **Командный зачет этапа Кубка дружбы:** 1. ЧССР; 2. НРБ; 3. ПНР; 4. СРР; 5. СССР.

Шестой этап первенства мира среди марок ралли Марокко — выиграл французский экипаж Ж. Ниоля — Ж. Тодт. Второе место у финнов С. Ламппена и А. Аху. Оба экипажа выступали на «Пежо-504». В этих исключительно сложных соревнованиях, где участники шли 745 км по Сахаре, финишировало только 11 экипажей.

МНОГОДНЕВКА

Закончилось первенство Европы. Оно включало шесть этапов. Почетные титулы чемпионов завоевали: класс 50 см³ — З. Шмидер (ФРГ), «Цюндапп»; 75 см³ — Ш. Мауэрбергер (ГДР), «Смсои»; 100 см³ — Н. Вольфрубер (ФРГ), «Цюндапп»; 125 см³ — А. Гритти (Италия), КТМ; 175 см³ — З. Андреолетти (Италия), КТМ; 250 см³ — Н. Стодулка (ЧССР), ЯВА; 350 см³ — К. Машинта (ЧССР), ЯВА; свыше 350 см³ — С. Злох (ЧССР), ЯВА.

Примечательно, что из восьми чемпионов половина — спортсмены социалистических стран.

СПИДВЕЙ

Чемпионат мира по спидвею в парных гонках закончился победой англичан Д. Луиса и М. Симмондса. На втором месте — датская пара О. Ольсеи и Ф. Томсон, а шведы Б. Янссон и Б. Перссон были третьими.

Титул чемпиона мира по мотогонкам на 1000-метровой дорожке выиграл новозеландец И. Маугер на новой модели мотоцикла ЯВА-894 с четырехклапанным двигателем. Второе место на такой же машине завоевал датчанин О. Ольсеи. На последующих местах: З. Мюллер (ФРГ), А. Висбек (ФРГ), И. Штанцль (ЧССР) и З. Кудрна (ЧССР).

КАРТИНГ

Третий этап Кубка дружбы состоялся в венгерском городе Дунайвароше. До самого последнего заезда сборная СССР имела реальные шансы вновь одержать командную победу и увеличить разрыв в очках, отделяющий ее от гонокеров ЧССР. Однако у хорошо выступавшего П. Бушланова незадолго до финиша лопнула стойка сиденья, и он не смог закончить дистанцию в головной группе. Командную победу одержали нартингисты ЧССР, опередившие всего на пять очков сборную СССР. Однако по сумме трех этапов наши гонщики по-прежнему лидеры, опережая чехословацких спортсменов на 26 очков.

Личный зачет: 1. П. Кысслы; 2. М. Шима (оба — ЧССР); 3. Р. Апопов; 4. М. Рябчиков (оба — СССР); 5. З. Кысслы (ЧССР); 6. А. Холовей (ПНР); 7. А. Таскин; 8. А. Зайцев... 12. П. Бушланов... 13. В. Нванченко (все — СССР). **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ПНР; 4. ГДР; 5. НРБ; 6. НРБ.

А ЛУЧШЕ ЗАСТРАХОВАТЬ

Недавно всей семьей мы приехали на своем ВАЗ—2101 в Москву. День прошел в делах, вечером решили заглянуть в щелковский универсам. На стоянке я нашел свободное место в глубине у забора. Здесь и оставил машину.

Пока мы были в магазине, началась гроза. Но покупки сделаны — пора ехать. Стали пробираться к машине, завернули за угол дома и ахнули: часть забора, огораживающего строительство нового здания, была повалена и лежала на нашем новом ВАЗе. Не буду рассказывать, как под проливным дождем я и помогавшие мне солдат и женщина вызволяли автомобиль. Отмечу только, что то ли благодаря прочности кузова, то ли просто по случайности, но он практически не был поврежден. Однако что бы там ни было, а «Жигули» после этого случая мы застраховали.

М. РОГАНОВ

г. Муром

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Отваты на задачи, помещенные на стр. 29.

Правильные ответы — 2, 4, 6, 9, 11, 12, 15, 16, 18, 24.

I. Все правила, относящиеся к движению мотоциклов, распространяются и на трехколесные механические транспортные средства, вес которых без нагрузки не превышает 400 кг (пункт 9). Таким транспортным средством является и грузовой мотороллер.

II. Очередность проезда равнозначного перекрестка не зависит от того, механическое или какое-либо другое транспортное средство движется по дороге. Правила сводят их всех в одну группу — нерельсовые, и каждый водитель должен уступать тому, кто находится справа (пункт 111).

III. Согнутая в локте левая рука водителя сигнализирует о повороте направо (пункт 69 «б»). Водитель прибегает к такому способу оповещения о маневре при неисправности световых указателей.

IV. При трех полосах и более на проезжей части для движения в данном направлении на крайнюю левую полосу водители грузовых автомобилей имеют право выезжать только при перестроении для поворота налево (разворота). Поэтому в приведенной ситуации объезжать остановившийся автомобиль надо справа (пункт 79).

V. Табличка 5.7 с изображением легкового автомобиля распространяет действие этого дорожного знака только на легковые автомобили и грузовые с разрешенным максимальным весом менее 3,5 т (пункт 36). Поэтому для мотоциклиста предел скорости остается прежним — 60 км/час.

VI. Мотоциклист поворачивает на перекрестке по направлению главной дороги и поэтому сохраняет преимущество перед водителем автомобиля, который находится на второстепенной дороге (пункт 110).

VII. Остановка под мостами запрещена (пункт 99 «б»). Поэтому для посадки пассажира надо остановиться до моста или проехав его.

VIII. При отсутствии соответствующих предписывающих знаков пересекать дорогу с односторонним движением можно, ибо указательный знак обязательности направлений движения не устанавливает (пункты 30, 31 и 33, 49).

IX. Вне зависимости от того, проходит дорога вне населенного пункта или в нем самом, зона запрещения разворота одна и та же — 15 метров (пункт 89 «а»).

X. Медицинская аптечка может отсутствовать только на мотоцикле без коляски (пункт 185, VI «к»).

Ремонт коробки «Туриста»

Коробка передач мотороллера «Турист» — весьма надежный, испытанный узел, поэтому она сохранилась в неизменном виде с первых моделей «Тулы». Неисправности, которые возникают в ней, вызваны, как правило, либо естественным износом деталей в процессе эксплуатации, либо несвоевременной регулировкой механизма переключения.

Прежде чем рассмотреть их, вспомним, как устроена и работает коробка.

Она включает два вала — первичный 1 (рис. 1) и вторичный 9, четыре пары шестерен — по числу передач и механизм переключения.

Первичный вал опирается на два шариковых подшипника 2 и 7, запрессованных в гнезда левой и правой половин картера. Через сквозное отверстие

картера проходят штоки механизма сцепления. Заодно с валом выполнена шестерня 3 первой передачи. На первичном валу свободно вращаются шестерни 4 второй передачи и шестерня 6 четвертой. Они соединяются с валом посредством кулачков 11 перемещающейся по первичному валу на шлицах подвижной шестерни 5 третьей передачи.

Вторичный вал 9 опирается на роликовый 14 и шариковый 8 подшипники, запрессованные в гнезда картера. На вторичном валу свободно вращаются шестерня 13 первой передачи и шестерня 11 третьей. Эти передачи включаются при помощи перемещающейся на шлицах вторичного вала шестерни 12 второй передачи. Шестерня 10 четвертой передачи напрессована на вал.

В механизм переключения (рис. 2) входит валик 1, который связан тягой с рычагом. На шлицах вала установлен кривошип 3 с собачкой 4, имеющей два выступа. На том же валу свободно сидит зубчатый сектор 7 с храповиком, соединяемый с барабаном переключения 9, и возвратная пружина 6. На поверхности барабана выполнены два фигурных паза, куда входят выступы вилок переключения 10 и 11. Вилки надеты на барабан переключения и входят в кольцевые проточки подвижных шестерен первичного и вторичного валов.

Механизм переключения работает так. При повороте валика (педалью через тягу) усиливается вращение кривошипа с собачкой. Один из ее выступов входит в соответствующую впадину храповика на секторе, который поворачивает барабан переключения, а тот заставляет передвигаться в осевом направлении вилки подвижных шестерен. Для стопорения вилок в этих положениях служит фиксирующее устройство:

диск 12, выполненный заодно с барабаном переключения, фиксатор 13, ролик и пружина 2, прижимающая фиксатор к диску.

Рассмотрим наиболее часто встречающиеся неисправности.

1. Все или отдельные передачи не включаются или включаются при повторном нажатии на рычаг переключения. Почему? Из-за неправильной регулировки длины тяги системы переключения. Чтобы устранить это явление, надо отвернуть контргайку и, наворачивая или отворачивая сферический наконечник, отрегулировать длину тяги, создав одинаковый (спереди и сзади) ход педали переключения относительно настила.

2. Тугое, затрудненное переключение передач. Причины: заедание рычагов и деформация тяг системы переключения или неправильная регулировка сцепления (оно «ведет»). В этих случаях достаточно отрегулировать сцепление, выпрямить деформированные тяги, промыть и смазать сочленения рычагов переключения.

3. Рывки при переключении. Они происходят вследствие износа кулачков на муфтах включения шестерен. Решение — замена износившихся шестерен (ремонт их трудоемок, а долговечность после него невелика).

4. Самопроизвольное выключение передач. Оно может быть вызвано поломкой пружины 2 (см. рис. 2), прижимающей фиксатор к фиксирующему диску. Неисправность устраняется заменой пружины.

6. Шум, визг в коробке. Причина — выход из строя подшипников. Для устранения нужно разобрать коробку, осмотреть ее и заменить неисправные детали.

Ремонт коробки передач в большинстве случаев требует ее полной или ча-

Рис. 1. Коробка передач мотороллера «Турист»: 1 — первичный вал; 2, 7, 8 — шариковые подшипники; 3 — шестерня первой передачи; 4 — шестерня второй передачи; 5 — подвижная шестерня третьей передачи; 6 — шестерня четвертой передачи; 9 — вторичный вал; 10 — шестерня четвертой передачи; 11 — шестерня третьей передачи; 12 — подвижная шестерня второй передачи; 13 — шестерня первой передачи; 14 — роликовый подшипник.

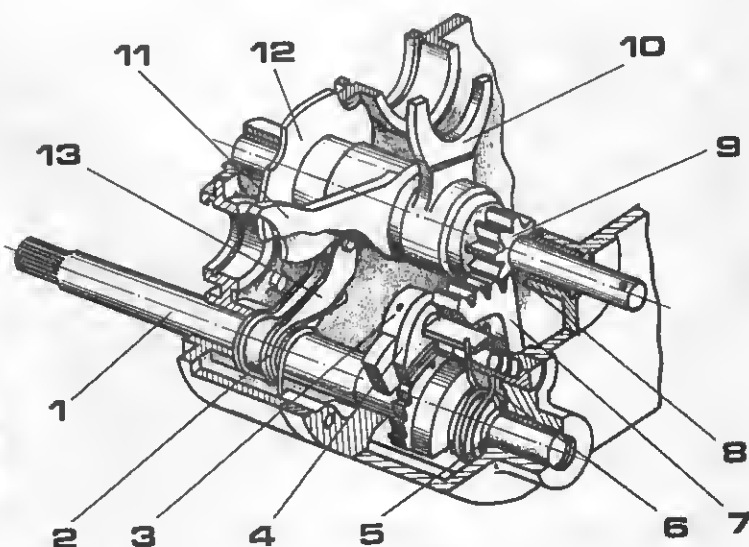
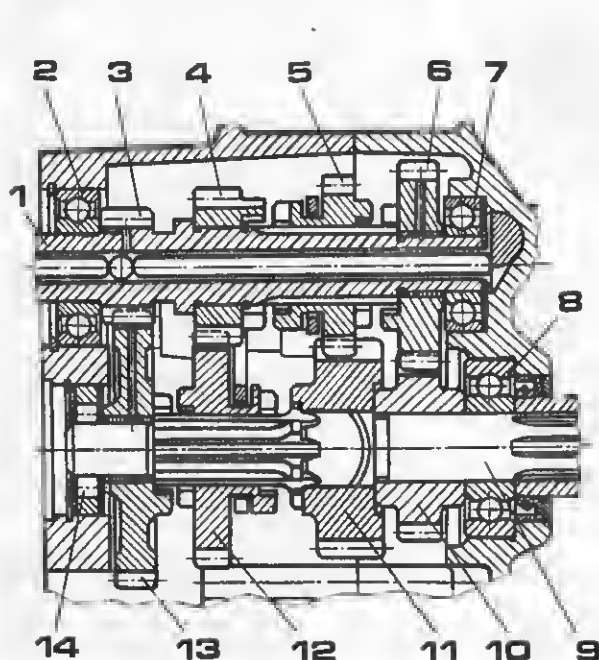


Рис. 2. Механизм переключения передач: 1 — валик переключения; 2 — прижимная пружина; 3 — кривошип; 4 — собачка; 5, 8 — опорные втулки; 6 — пружина возврата; 7 — зубчатый сектор; 9 — барабан переключения; 10, 11 — вилки переключения; 12 — фиксирующий диск; 13 — фиксатор.

стичной рвзборки. Несмотря на то, что это довольно сложный узел, ремонт его вполне доступен «среднему» мотоциклисту. Снятие двигателя с мотороллера и его разборка достаточно подробно описаны в заводской инструкции. Расквжем, кви правильно собрать коробку после змсны деталей.

Прежде всего стввят мехвнизм переключения в положение включения четвертой передвчи. Звтем нвгревают половинны квртерв до 80—100°C (например, нв электрической плитке, в духовке) и запрессовывают в них подшипники и опорные втулки. Нвгрев сохранянт в целости гнездв квртерв.

В левую половину нвртера, в шарикоподшипник 2 (см. рис. 1) легкими ударами выколоти из мягкого цветного метвлла встввляют первичный вал в сборе с шестерней 4. Одновременно в нвртер вкладывают шестерню 13 первой передачи вторичного вала, введя ее в зацепление с шестерней 3.

Звтем нужно собрать бравбви 9 переключения передвч (см. рис. 2) с вилками 10 и 11 и фиксирующим диском 12. В вилку 10 переключения лервой и третьей передвч вставить шестерню 12 (см. рис. 1), в вилку 11 (см. рис. 2) — шестерню 5 (см. рис. 1).

Звтем барвбви переключения вместе с шестернями нужно встввить в опорную втулку левой половины нвртера и одновременно надеть шестерню 5 на первичный ввл.

Теперь очередь вторичного ввлв в сборе. Нв него нанизывают шестерни 13 и 12 и встввляют в роликподшипник вторичного ввлв. В заключение нв первичный вал нвдевают шестерню 6.

Теперь, врвщвля вторичный вал отверткой, встввленной в торцовый пвз, проверяем работу шестерен, которые должны врвщаться без зведаний.

После этого необходимо надеть нв валин 1 переключения (см. рис. 2) кривошип 3 в сборе с собвчкой 4, пружину 2 и ролики фиксаторв 13 дисков переключения передач. Встввляя валик в левую половину квртера, надо обрвтить внимание на то, чтобы ролик фиксатора 13 вошел во влвдину нв диске переключения при таном положении, когдв вилка 11 введет шестерню 5 (см. рис. 1) торцовыми кулачками в зацепление с шестерней 6.

Пружину 2 возвраща ввлика (см. рис. 2) нужно одним концом звести в проточку картера, а другой — улереть в рычажок роликов фиксаторв 13.

Потом нвдеваем на валик 1 зубчатый сектор 7 в таком положении, чтобы с шестерней бврбавв переключения вошел в зацепление первый прввый зуб секторв. В последнюю очередь надеваем нв сектор переключения возвратную пружину собвчки, рвзвода концы пружины для соединения с пальцем, на котором сидит собвчка.

Между половинными нвртерв кладем прокладку, пропитанную бвкелитовым лвном или ввтолом. Не звбудьте надеть нв барвбви переключения и вал переключения опорные втулки В и Б.

Соединяют квртер легким постукиванием по прввой половине. При этом необходимо проследить, чтобы фиксатор собачки прошел между концами пружины возвратв и зафиксировал ее. Стягиввающие винты (с швйбвми!) равномерно затягиваем нрест-нвкрест.

Л. ОВСИЕВИЧ,
инженер

В НОМЕРЕ:

ДОСААФ — 50 лет	М. Григорьев. Мы из МИФИ	1, 15
	А. Дурнышев, П. Кодочигов. Крвснознаменное оборонное	4
	Б. Демченко, П. Галабурда, В. Князев. В дорогу позвала история	6
	Е. Башниджаган. Автомобилистроение в десятой пятнлтке	2
Новости, события, факты		9
	Г. Зингер. «Сигналдортранс-76»	10
Дорожная хроника		12
За строной решенкй съезда	Н. Семина. Специализированные	13, 2—3-я стр. вкл.
	И. Разживин. Шофер Алесей Сельцов — почетный гражданин города Вейсвассера	14
Советы быввлых		16
Справочная служба		17
Клуб «Автолюбитель»	Р. Попржединский, В. Бучин. Защитим нузов от норрозин	18
	В. Абрамян. Что нового в нжевском «Моснвиче»	22
В блокнот любителям спорта	Л. Шугуров. Четыре больше, чем два?	21
Спорт	Табло чемпионатов	23
	С. Яиовсний. Цеиа медали	32
	Б. Логинов. Хорошо-то, хорошо...	34
	Возвращение на пьедестал	36
После выступления журналь	«Автотурзм — радость или огорчения?»	23
Зеленая волна	Хороший ли вы воднтель?	24
	К. Левитин. Внимание — автопоезд!	25
	Е. Юдковская. Фамильный жезл	26
	Статистика дорожных происшествий	27
	В. Печерсний. Не на своем месте	28
	Стоп — ляп	28
	Энзамен на дому	29, 37
В мире моторов		30
Спортивный глобус		37
Письмо в редакцию	М. Рогов. А лучше застраховать	37
Страничка мотоциклиста	Л. Овсевич. Ремонт норобки «Туриста»	38
	40 лет с фотокамерой	40

На 1-й странице обложки: нонвейер КамАЗа — фото Л. Шерстяникова; Моснва праздничная — фото В. Ширшова; в КБ БелАЗа — фото С. Петрухинв

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Реданционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАИ, С. И. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, Л. В. КОСТИН, Б. П. ЛОГИНОВ, В. В. ЛУКЬЯНОВ, Д. В. ЛЯЛИИ, Б. Е. МАЙДРУС (отв. сенретарь), В. П. ИАУМЕНКО, В. И. ИИКИТИИ, В. М. ПЕТРОВ, В. В. РОГОЖИИ, С. В. САБОДАХО, А. П. СЕРЕДА, И. М. СТАИОВОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБИКОВ, Л. М. ШУГУРОВ

Зав. отделом оформлення Г. Ю. Дубман. Художественный редантор Н. П. Бурлана. Коррентор М. И. Дунаевснв

Адрес редакци: 103092, Моснва, К-92, Сретенна, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30. Сдано в пронзв. 2.9.1976 г. Подпнсано в печать 28.9.1976 г. Тнраж 2 550 000

Бум. 60×90%, 2,75 бум. л. = 5,5 п. л. Рунонпс не возвращаются. Цена 50 ноп. Зан. 525 Г-80749

3-я типография Военнздата. Издательство ДОСААФ, Моснва

© «За рулем», 1976 г.



Н. Н. Добровольский.

40 лет с фото- камерой

Каждый, кто бывал в музее горьковского автозавода, обращал внимание на фотоматериалы его стенда, ставшие уже документами истории: строительство автогиганта в начале 30-х годов, первое движение конвейера, первые автомобили, каракумский пробег, редкие кадры военных лет — и езде машины с маркой «ГАЗ».

Все эти снимки сделаны фотографом конструкторско-экспериментального отдела автозавода Н. Н. Добровольским, работающим на ГАЗе вот уже сорок лет. Биография завода стала и его личной биографией. Николай Николаевич — постоянный участник всех



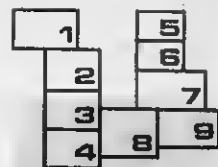
заводских событий, торжественных и рабочих: испытательные пробеги, выставки, гонки, юбилейные мшвины, новые корпуса — все это становится строкой большой фотолегионы, которой гордятся горьковчане.

Из негативов, хранившихся в фотоархиве Добровольского, — десятки тысяч интереснейших эпизодов. Вот первые «трехоски» завода карабкаются по бездорожью, с ошеломяющей для довоенных лет скоростью — 160 км/чвс несутся гоночный автомобиль ГЛ-1. На других надрах идет сборка «самоходок» в годы войны, конструктор В. Грачев — на испытаниях своего детища ГАЗ-67, торжественные минуты, связанные с выпуском пятимиллионного грузовика. Все эти события запечатлены не только на пленке, но и в памяти автора. Она хранит массу интереснейших фактов, подробностей, связанных с тем или иным снимком: кто был конструктором опытной трехосной «эмки» ГАЗ-21, как ликвидировали последствия бомбардировки завода фашистами в 1943 году и что изменили вот на этом опытно образце при подготовке его к серийному производству.

Его так и называют — летописцем завода и города Горького. В работах фотографа запечатлена жизнь автомобилестроителей нескольких поколений.

Летом 1976 года с фотографиями горьковского мастера смогли познакомиться москвичи. Фотовыставка, развернутая во Дворце культуры ЗИЛв, привлекла много посетителей. Она была посвящена юбилею Н. Н. Добровольского — 70-летию со дня рождения.

Наш читатель хорошо знает снимки юбиляра — это наш давний автор. Из этих страниц мы помещаем лишь самую незначительную часть фотографий с выставки на ЗИЛв. От имени всех читателей редакция поздравляет Николая Николаевича Добровольского с юбилеем и желает ему здоровья, дальнейших творческих успехов в деле всей его жизни.



1. Север и юг, шоссе и бездорожье — все «по плечу» автомобилям с маркировкой «ГАЗ». Полос холода, район Оймянона в Якутии.

2. ГАЗ-ААА на испытаниях. 1936 год.

3. Автозаводцев доставили на северо-восток пилоты ГАЗ-415. 1938 год.

4. Заводские испытатели В. Мосолов и А. Гурьев на чемпионате СССР по ралли. 1972 год.

5. Первенство СССР по автокроссу в Ульяновске. 1975 год.

6. Гусеничный ГАЗ-71 штурмует снежную целину.

7. Автопробег горьковских динамовцев по маршруту Горький — Эривань — Горький (9300 километров). ГАЗ-А на перевале в Армении. 1934 год.

8. Отыкрытие выставки «Автопром-50». ВДНХ. 1974 год.

9. «Газики» идут по барханам Каракумов. 1963 год.



21. «МОСКВИЧ—400»

В январе 1947 года МЗМА (до этого завод имени КИМ, а ныне АЗЛК) возобновил производство малолитражек. Новым автомобилем назывался «Москвич—400» (он и представлен на фото). Наряду с четырехдверным седаном (модель «400/420») завод строил с 1949 по 1952 год кабриолеты (модели «400 430А») и с 1948 по 1956 год — фургон (модель «400/422»). Базовая машина в 1954 году подверглась модернизации (повышена с 23 до 26 л. с. мощность двигателя, реконструирована коробка передач, введены другие изменения) и получила индекс «401».

В общей сложности на МЗМА по апрель 1956 года выпущено около 250 тысяч «москвичей» моделей «400» и «401» с модификаций.

Число мест — 4; число и рабочий объем цилиндров — 4 и 1071 см³; расположение клапанов — нижнее; степень сжатия — 6,2; мощность — 23 л. с. при 4000 об/мин; число передач — 3; подвеска колес — независимая пружинная спереди и зависимая рессорная сзади; шины — 5,00—16; длина — 3855 мм; ширина — 1400 мм; высота — 1555 мм; база — 2340 мм; снаряженный вес — 855 кг; скорость — 90 км/час; эксплуатационный расход топлива — 9,0 л/100 км.



ИЗ КОЛЛЕКЦИИ «ЗА РУЛЕМ»

22. ЗАЗ — 965

В типаже автомобилей индивидуально-го пользования «Запорожец—965» был призван заменить снятую с производства малолитражку «Москвич—401». Производство первой в СССР легковой машины с задним расположением силового агрегата и независимой подвеской всех колес начал в 1960 году запорожский автомобильный завод «Коммунар».

Модель «965» (вы видите ее на фото) спроектировали в Москве специалисты МЗМА (кузов и узлы шасси) и НАМИ (двигатель). В 1962 году «Запорожец» получил более мощный (887 см³, 27 л. с.) двигатель и ряд модернизированных деталей (в том числе характерный декоративный молдинг на боковине) и добавку «А» в индекс. «Запорожец—965А» находился в производстве до мая 1969 года.

Число мест — 4; число и рабочий объем цилиндров — 4 и 746 см³; расположение клапанов — верхнее; степень сжатия — 6,5; мощность — 20 л. с. при 4000 об/мин; число передач — 4; подвеска колес — независимая торсионная спереди и пружинная сзади; шины — 5,20—13; длина — 3330 мм; ширина — 1395 мм; высота — 1450 мм; база — 2023 мм; снаряженный вес — 650 кг; скорость — 90 км/час; эксплуатационный расход топлива — 7,3 л/100 км.

